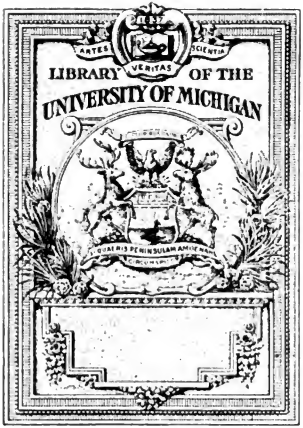
Dokumente zur Geschichte der Wirthschafts... in Preussen und im ...

Heinrich Poschinger (Ritter von)



Digitized by Google

DD
218.
.P86

Digitized by Google

Digitized by Google

Aktenstücke

zur

Wirthschaftspolitik des Fürsten Bismarck.

Digitized by Google

Digitized by Google

Dokumente

zur

Geschichte der Wirthschaftspolitik

in Preußen und im Deutschen Reich.

II. Band.

H. v. Poschinger, Aktenstücke zur Geschichte der Wirthschaftspolitik.

I. Band.

Berlin

Verlag von Paul Hennig.

Digitized by Google

Aktenstücke

zur

Wirthschaftspolitik

des

Fürsten Bismarck.

Herausgegeben

von

Heinrich von Poschinger.

I. Band.

Bis zur Uebernahme des Handelsministeriums (1880).

Berlin
Verlag von Paul Hennig
1890.

Digitized by Google

Für mich hat immer nur ein einziger Kompaß, ein einziger Polarstern, nach dem ich steuere, bestanden: salus publica.

Reichstagsrede Bismarcks vom 24. Febr. 1881.

Digitized by Google

Alle Rechte vorbehalten.

Digitized by Google

Vorwort.

Zu dem Bilde, welches in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth“ kürzlich zu geben versucht worden ist, sind die Züge und Farben aus den Materialien entnommen, welche damals schon Gemeingut waren. Seitdem ist uns Einblick in die Werkstatt gewährt worden, in der die betreffenden Vorlagen hergestellt wurden, welche der Kanzler an den Bundesrath und den Reichstag gebracht hat. Wir freuen uns, dem Leser hiermit eine stattliche Reihe bisher unveröffentlichter Dokumente über die Handels- und Steuerpolitik, das Eisenbahnwesen und die Maßregeln zum Besten der wirthschaftlich Schwachen vorlegen zu können.

Bei der Auswahl aus dem reichen Stoff ist daran festgehalten, nur solche Stücke aufzunehmen, hinsichtlich deren dem Fürsten Bismarck auch bei der peinlichsten Prüfung das geistige Eigenthum nicht bestritten werden kann. Eine große Anzahl der in die Sammlung aufgenommenen Schriftstücke, insbesondere aus der Zeit vor 1870, ist von seiner Hand, andere sind sein Diktat oder nachweisbar auf Vortrag bei ihm oder auf seine von Varzin und Friedrichsruh ergangenen Weisungen ausgearbeitet. Auch diese eigensten Erzeugnisse sind noch so zahlreich, daß eine engere Wahl zu treffen war. Wie bei Abfassung des Werkes „Preußen im Bundestag“ war vor allem die historische Bedeutung des einzelnen Schriftstücks maßgebend; nebenher ist auch der Ausspruch Brentanos beachtet worden, daß die Wahrnehmung und Aufzeichnung selbst der bescheidensten Thatsache auf dem wirthschaftlichen Gebiete einen größeren Werth für die Wissenschaft habe als die scharfsinnigste Deduktion.

Der Abdruck ist wie in „Preußen im Bundestag“ größtentheils in wörtlicher Vollständigkeit erfolgt, hin und wieder in abkürzendem Regest mit

Digitized by Google

genauer Wiedergabe des Sinnes. Alle Versuche, eine andere als die chronologische Reihenfolge anzunehmen, haben sich als unausführbar erwiesen. Eine systematische Ordnung des Stoffes, ja selbst nur eine gruppenweise Zusammenfassung einzelner geschlossener Materien hätte die Uebersicht über alle gleichzeitigen Einwirkungen und Erwägungen beeinträchtigt oder Wiederholungen nöthig gemacht.

Die allgemeinen orientirenden Bemerkungen, welche in dem zu Eingang erwähnten Buche den einzelnen Kapiteln beigegeben sind, machen es unnöthig, das vorliegende mit einer erläuternden Einleitung zu versehen. Wo ausnahmsweise eine neue Materie hineinspielt, hat man es vorgezogen, die wünschenswerthe Verständigung in der Form von Anmerkungen zu bringen.

Die beiden Werke, nebeneinander gehalten, geben gleichsam ein stereoskopisches Bild; und je weiter in der Zeit der Beschauer davon abstehen wird, desto gerundeter wird es ihm erscheinen, mit desto größerer Bewunderung und Dankbarkeit wird er auf den Mann blicken, dessen Stempel die ganze wirthschaftliche Entwicklung Deutschlands trägt. Als der Entwurf der Verfassung des Norddeutschen Bundes bekannt geworden war, wurde aus dem Staatsrecht bewiesen, ein solches Gebilde sei weder ein Bundesstaat, wozu ihm diese, noch ein Staatenbund, wozu ihm jene Eigenschaften fehlten, existire also wissenschaftlich nicht. Unbeirrt führte Bismarck seinen Plan aus, und die Wissenschaft hat sich auf die neue Schöpfung eingerichtet.

Viel schwerer und langwieriger war der Kampf gegen die Schulmeinungen auf dem wirthschaftlichen Gebiete. Sobald das Haus des deutschen Volkes aufgerichtet war, hat Bismarck über die innere Einrichtung mit anderen Gedanken auch die ausgesprochen, welche jetzt in dem neuen Zolltarif, in dem Unfall- und dem Invaliditätsgesetze verkörpert sind. Aber wie lange sah er sich vergebens nach so willigen Gehülfen um, wie ihm auf dem politischen Gebiete die zwingende Gewalt der Dinge und ein nie erloschenes Sehnen der Deutschen nach Einheit zugeführt hatten! Wo er die nächste Hülfe zu suchen angewiesen war, wurden seine Vorschläge halb scherzend, halb verächtlich bei Seite gelegt. In einer Sache blieben 17, sage siebzehn Erinnerungsschreiben ohne Antwort; durch rücksichtsloses Zu-den-Akten-schreiben hoffte man den lästigen Projektenmacher zu ermüden.

Digitized by Google

Auch im Reichstag hat weniger das Klasseninteresse als die Schulmeinung die Vorlagen wieder und wieder zu Fall gebracht.

Die Kraft, das hartnäckige Todschweigen und Niederstimmen endlich zu überwinden, schöpfte Bismarck aus seiner Gabe, Dinge auch ohne Vermittlung von Wörtern zu sehen und aus der im Reiche sich allmälig verbreitenden Ueberzeugung, daß seine Staatswirthschaft nicht aus dem „Reichthum der Völker" abgeleitet, sondern auf das Wohl eines Jeden angelegt, daß er Volkswirth in einem anderen Sinne ist, als in welchem das Wort durch eine schiefe Uebersetzung von National Economy in unsere Sprache eingeführt ist.

In dem am Schlusse angefügten Personen- und Sachregister ist auch das in dem Buche „Fürst Bismarck als Volkswirth" enthaltene Material mit berücksichtigt. Da der Stoff und die handelnden Personen hier und dort zum großen Theil dieselben sind, so hat die Verbindung des Registerwerks sich von selbst empfohlen.

Digitized by Google

Inhalt.

I. Abschnitt.

Von der Uebernahme des Ministeriums bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes. 1862—1867.

Urkunden.

		1862.	Seite
Novbr.	21.	1. Vertraulicher Erlaß an den Königlichen Gesandten Freiherrn von Richthofen in Hamburg, betreffend die hanseatischerseits bei der niederländischen Regierung nachgesuchte Vermittelung zum Abschluß eines Handelsvertrags mit Japan	3
Dezbr.	25.	2. Eigenhändiger Immediatbericht, betreffend den Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags mit Frankreich . . .	4
„	25.	3. Promemoria, betreffend die Gründe für das Eingehen auf den Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung Preußens an die Handelsverträge vom 2. August 1862. Die Opposition einzelner deutscher Regierungen gegen diese Verträge. Bedürfnisse und Bestrebungen Preußens auf dem Gebiete der deutschen Politik. Der Austritt aus dem deutschen Bunde, ein Zielpunkt von Preußens Politik. Gründe für die Verminderung des preußischen Einflusses nach Außen. Der Ausgangspunkt zur Abhülfe in einer Reform des Zollvereins zu suchen. Der Vertrag mit Frankreich, ein Mittel zum Ziele	5
		1863.	
März	18.	4. Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Errichtung von Alters-Versorgungsanstalten für die arbeitenden Klassen. Vortheile dieser Institute. Interesse des Staates an der Anregung und Förderung derselben	10
April	12.	5. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhältnisse der Handwerker und der arbeitenden Klassen. Nothwendigkeit einer ernstlichen Prüfung und Behandlung der Arbeiterfrage durch die Regierung	12

Digitized by Google

			Seite
April	15.	6. Erlaß an den Grafen Münster in Cassel, betreffend die Haltung Kurhessens zu dem Zoll- und Handelsvertrage. Ein Zusammenhalten der deutschen Staaten hauptsächlich im Interesse der kleineren geboten	13
Oktober	30.	Ersuchen an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, den Regierungsrath von Keudell als Kommissar an der Konferenz über den Entwurf eines Genossenschaftsgesetzes theilnehmen zu lassen	15
Novbr.	16.	7. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau. Die geeignetste Linie für eine Eisenbahn nach Stolp	16

1864.

Februar	24.	8. Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn-Verhandlungen mit Mecklenburg zum Zwecke einer direkten Schienenverbindung zwischen Stettin und Hamburg. Der Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Bahn	17
März	31.	9. Erlaß an den Königl. preuß. außerordentlichen Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betreffend die Anlage eines Kanals zur Verbindung der Nord- und Ostsee. Appell an das Interesse des Kaisers Napoleon für das Projekt	18
Mai	11.	10. Vertrauliches Schreiben an den Landrath Freiherrn von Rosenberg in Waldenburg in Schlesien, betreffend die Beschwerde der Weber aus dem Waldenburger Kreise gegen die Fabrikherren	20
„	25.	11. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Niedersetzung einer Kommission zur Berathung der Weberverhältnisse in Schlesien und verwandter Nothstände	22
„	31.	12. Vertrauliches Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Wahrung der amtlichen Unparteilichkeit in der Angelegenheit der Weber des Waldenburger Kreises .	22
„	31.	13. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Weberverhältnisse im Waldenburger Kreise. Werkthätiges Eintreten für die Nothleidenden	24
Juni	17.	14. Vertrauliches Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Enquete über die Weberzustände im Waldenburger Kreise	25
„	28.	15. Karlsbad. Vertraulicher Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. die Zolleinigung mit Oesterreich, Festhalten an dem Handelsvertrag mit Frankreich. Haltung Oesterreichs gegenüber dem letzteren	25
„	30.	16. Karlsbad. Schreiben an den Ministerialdirektor Philipsborn, betreffend den Anspruch Oldenburgs auf das Präzipuum . .	27
Juli	4.	17. Karlsbad. Erlaß an den Unterstaatssekretär von Thile, betr. den Abschluß eines Handelsvertrags mit Italien. Haltung Oesterreichs in Bezug auf dieses Verfahren. Mittheilung an Königreich Sachsen. Einleitung der ersten Schritte zum Vertragsabschlusse	28

Digitized by Google

				Seite
Juli	15.	18.	Karlsbad. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Förderung der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber. Bildung einer Association derselben . . .	30
August	3.	19.	Gastein. Immediatbericht, betreffend eine Unterredung mit dem Kaiser von Oesterreich über die Handels- und Zollfragen zwischen Preußen und Oesterreich. Der Minister Schmerling und die österreichische Presse	31
„	12.	20.	Gastein. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. den Versuch, die Giersdorfer Weber-Association bis zu ihrer vollen Selbständigkeit durchzuführen	32
„	25.	21.	Schönbrunn. Erlaß an den Königl. Gesandten in Wien Frhrn. v. Werther, betr. die Handelsvertrags-Verhandlungen zwischen Oesterreich und dem Zollverein	33
„	27.	22.	München. Ganz vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhandlungen mit Oesterreich wegen der Handels- und Zollfrage. Die Inaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung mit Oesterreich und die Realisirbarkeit dieses Gedankens	36
Septbr.	8.	23.	Baden-Baden. Ganz vertraulicher Erlaß an den Königl. Gesandten Frhrn. v. Werther in Wien, betr. den Stand der Verhandlungen über den Abschluß eines Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich. Durch die Ressortminister Herrn von Bismarck bereitete Schwierigkeiten. Nothwendigkeit eines größeren Entgegenkommens seitens des Grafen Rechberg. Briefwechsel zwischen ihm und Herrn von Bismarck	38
Oktober	10.	24.	Biarritz. Telegramm nach Berlin, betreffend die Verhandlungen mit der österreichischen Regierung über die Zoll- und Handelsangelegenheit. Die Klausel wegen künftiger Verabredungen über eine Zolleinigung mit Oesterreich erscheint unverfänglich	40
„	10.	25.	Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Die Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung und der Rücktritt des Grafen Rechberg. Ziele der Schmerlingschen Politik und Konsequenzen für die Haltung Preußens in der Herzogthümerfrage	41
„	16.	26.	Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Unverfänglichkeit der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung. Bedeutung einer Ablehnung derselben durch Preußen. Muthmaßliche Folgen in Bezug auf die österreichische Politik. Die Bestrebungen v. Schmerlings. Schlußantrag	44
Novbr.	7.	27.	Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Entwickelung der Weber-Association im Waldenburger Kreise durch Anschaffung neuer Webstühle	49
„	9.	28.	Vertraulicher Erlaß an den Gesandten Freiherrn von Werther in Wien, betr. Gesichtspunkte in Betreff der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung; Verhandlungen mit dem Grafen Rech-	

Digitized by Google

				Seite
			berg darüber. Eingehen Preußens auf die österreichischen Wünsche. Politische Bedeutung dieses Schrittes	49
Novbr.	20.	29.	Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Handelsbeziehungen zu Rußland und die Attachirung eines Fachmanns an die Königl. Gesandtschaft in St. Petersburg. Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs	52
Dezbr.	31.	30.	Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Berliner Haus- und Miethssteuer. Antrag auf Verminderung derselben	54
			1865.	
Januar	20.	31.	Votum, betr. die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals als Staatsunternehmen.	55
Februar	11.	32.	Schreiben an den Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg von Jagow in Potsdam, betr. die Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses	55
März	7.		Schreiben an einen Konservativen, betr. die Reform des Hypothekenwesens	56
Juni	25.	33.	Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. Befürwortung des in dem Entwurf zu dem schweizerischen Handelsvertrage enthaltenen Artikels wegen der Alpen-Eisenbahn	56
Juli	7.		Ersuchen an den Handelsminister Grafen Itzenplitz um eine Aeußerung über die von der Börsenzeitung behauptete Benachtheiligung der diesseitigen Seidenwaarenfabrikanten durch den österreichischen Zollvertrag	58
Juli	12.	34.	Karlsbad. Schreiben an den Polizeipräsidenten von Bernuth in Berlin, betr. Erhebungen über die Rothweinfabrikation in Deutschland. Anregung eines strafrechtlichen oder polizeilichen Einschreitens dagegen	59
August	16.	35.	Gastein. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Bildung und Zusammensetzung einer Kommission zur Berathung der Arbeiterfrage	60
„	24.	36.	Denkschrift, betr. die Lage der Weberbevölkerung in den Kreisen Waldenburg und Reichenbach. Das Staatsministerium und die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie. Einwirkung des Staates auf die Regelung der Arbeitslöhne. Staatliche Förderung von Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften	62
Septbr.	15.	37.	Schreiben an den Staats- und Marineminister von Roon und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Erhebungen über die zweckmäßigste Lage desselben. .	65
Novbr.	16.	38.	Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betr. die Herbeiführung eines einheitlichen oder gleichmäßigen Münzsystems in den wichtigeren Staaten Europas. Unterredung mit dem Minister Drouyn de Lhuys in Paris	66
Dezbr.	7.		Ersuchen an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg um möglichste Berücksichtigung eines Gesuchs, betr. Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses	67

Digitized by Google

Seite

Dezbr. 23. 39. Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, betr. Getreidespekulationen an der Berliner Börse 68

„ 26. 40. Schreiben an den Generaldirektor der Landfeuersocietät von Hülsen in Merseburg, betr. eine Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S. 68

„ 31. 41. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betreffend die Reorganisation des Steuerwesens 69

1866.

Januar 3. 42. Vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betreffend den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf Schritte zur Verwirklichung des Unternehmens. Vortheile von der Inangriffnahme des Projekts 70

„ 10. 43. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Konzessionsertheilung für die Berlin-Lehrter Eisenbahn. Antrag auf Beschleunigung der Entscheidung der Regierung. Vorzug der Begründung neuer, selbständiger Eisenbahnen vor den fortgesetzten Erweiterungen der bestehenden Unternehmungen. Aus der Konkurrenz erwachsende wirthschaftliche Vortheile . 72

„ 20. 44. Schreiben an die Minister der Finanzen, für Handel und des Innern, betr. die Herstellung von Eisenbahnen in der Provinz Posen. Dringlichkeit der Maßregel im allgemeinen Staatsinteresse 74

Februar 3. 45. Schreiben an den Staatsminister a. D. Freiherrn von der Heydt, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Ausführung der betr. Bestimmungen der Gasteiner Konvention 75

„ 8. 46. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Förderung der Berliner Associations-Buchdruckerei durch positive Mittel 76

„ 12. 47. Schreiben an Louis Moser aus Southhampton, betr. das Projekt von transatlantischen Kompagnien 77

„ 21. 48. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf energische Verfolgung des Projekts. Aufforderung der dabei interessirten norddeutschen Staaten zur Theilnahme an der Sache 77

„ 26. 49. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betr. die Verbesserung des preußischen Steuerwesens. Zuwendung von Steuerermäßigungen an die unbemittelten Klassen. Stärkere steuerliche Heranziehung des Großhandels und des Fabrikbetriebes 78

„ 27. 50. Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betr. die Gewährung eines Darlehns aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds an die sogen. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter, Shawlweber 80

März 2. 51. Schreiben an den Generaldirektor der Landfeuersozietät von Hülsen in Merseburg, betreffend die Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S. 82

Digitized by Google

				Seite
März	21.	52.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend das Projekt einer Berliner Vorschußbank für Handwerker und kleine Gewerbetreibende	82
April	19.	53.	Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, z. H. des Geheimen Kommerzienraths Ed. Conrad, betreffend die Bewahrung des Wohlstandes Preußens vor den Wechselfällen eines Krieges	84
Juni	11.	54.	Votum, betreffend die Maßregeln zur Beseitigung einer wirthschaftlichen Krisis beim Ausbruche des Krieges mit Oesterreich. Fürsorge für die Grundbesitzer, die kleineren Gewerbetreibenden und die Handwerker. Gründe für ihren Anspruch auf staatliche Berücksichtigung. Abänderung der Hypotheken-Ordnung. Förderung des Real- und Personal-Kredits der Grundbesitzer. Preußen überwiegend ein Ackerbau treibender Staat. Antrag auf Moratorien, Verbot des Zuschlags bei Subhastationen zu unangemessenem Preise. Suspendirung der Schuldhaft	85
„	11.	55.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend das Gesuch der Gewerbebank Schuster & Co. in Berlin um Gewährung eines Darlehns aus der Staatskasse	90
„	13.	56.	Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betreffend ein unrichtiges Verfahren der Steuerämter in Bezug auf das Staatspapiergeld	91
„	13.	57.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Befugniß der Fabrikanten zur Haltung von Lehrlingen	92
„	16.		Verwendung bei dem Minister des Innern Grafen zu Eulenburg für Eröffnung von Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter Berlins	93

1867.

Januar	20.		Anordnung von Erhebungen über Erhebung ꝛc. der englischen Malzsteuer, des Tabackzolls und der Papiersteuer	94
„	21.		Festhalten an der Berührung Lübecks durch die projektirte Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn	95
Februar	19.		Verwendung für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Witzenhausen-Groß-Almerode-Kassel	95
„	15.	58.	Vertraulicher Erlaß an die Gesandten in München, Stuttgart, Darmstadt und Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollvereinsverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bund und Süddeutschland. Antrag auf Bildung eines Zollparlaments	95
Mai	17.	59.	Erlaß an den Königlichen Gesandten Grafen von Flemming in Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bund und Süddeutschland	96
„	23.	60.	Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. den Verbleib Luxemburgs im Zollverein. Zurückweisung französischer Zumuthungen auf Aenderung dieses Verhältnisses	97

Digitized by Google

II. Abschnitt.

Von Gründung des Norddeutschen Bundes bis zum Rücktritt Delbrücks. 1867—Mai 1876.

1867. Seite

Sept. 15. 61. Schreiben an den Chef des Generalstabes der Armee Grafen von Moltke, betr. das künftige militärische Eisenbahnnetz . . 101

1868.

Januar 6. 62. Immediatbericht, betr. den Nothstand in der Provinz Preußen. Vorschlag einer Feststellung der Nothlage. Zuhülfenahme von Organen der Militärverwaltung 102

„ 10. 63. Schreiben an den Präsidenten des Bundeskanzler-Amts Delbrück, betr. die Vereinfachung des Zolltarifs und die Revision der Zollordnung 104

„ 15. 64. Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Mangel zulänglicher Informationen der Regierung über den Börsenverkehr. Der Grund für die Unzulänglichkeit der Beamten-Organisation 104

„ 22. 65. Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen. Mängel in Bezug auf die Zufuhr von Lebensmitteln und die Beschaffung der Frühjahrssaat. Pflicht der Regierung zu schleuniger Remedur 107

„ 23. 66. Schreiben an den Finanzminister Freiherrn von der Heydt, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen. Ausdehnung der Darlehnskassen auf die kleineren Handwerker 108

„ 26. Austausch von Noten mit dem französischen Botschafter Benedetti, betr. die Entbindung der Großherzoglich mecklenburgischen Regierungen von den auf den Bestimmungen des Vertrags von 1865 beruhenden Verpflichtungen 109

Februar 2. 67. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Schaffung von Organen zur Information der Regierung über den Börsenverkehr sowie über die Lage der arbeitenden Klassen. Mängel des Beamten-Organismus gegenüber dem veränderten Wirthschaftsleben. Auswüchse des Börsenverkehrs, Nothwendigkeit einer Kontrole desselben. Schaffung eines sachverständigen Kontrolamts. Vortheile einer staatlichen Beaufsichtigung der Börse. Bessere Orientirung der Regierung über die Lage der arbeitenden Klassen. Hinweis auf die Untersuchungs-Kommission in England 109

„ 14. 68. Schreiben an den General-Landschaftsrath von Heyden-Karklow, betreffend das Projekt einer Bundes-Pfandbank 113

„ 26. 69. Erlaß an den Gesandten von Gerolt in Washington, betreffend Untersuchungen über die Beförderung von Auswanderern. Beschaffung statistischen und sonstigen Materials 114

Digitized by Google

			Seite
Februar	26.	70. Erlaß an den Königlichen Korvetten-Kapitän Henk in Hamburg, betreffend Unterſuchungen über die Beförderung von Auswanderern	115
März	15.	71. Schreiben an das Bundeskanzler-Amt, betreffend die Enquete des Norddeutſchen Bundes über das Hypothekenbankweſen. Formulirung der Fragen hierfür	116
April	1.	Ueberſendung einer Broſchüre über das Auswanderungsweſen an den Miniſter Delbrück	117
Mai	15.	72. Schreiben an den Miniſter des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend den Nothſtand in Preußen. Erhebungen über ungerechte Vertheilung der Staatvorſchüſſe	117
„	24.	73. Schreiben an den Miniſter für die landwirthſchaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die ſchleswig-holſteinſche Auſternfiſcherei	118
Auguſt	7.	74. Barzin. Schreiben an den Kabinetsrath von Mühler, betreffend die Bildung von Geſellſchaften in der Rheinprovinz zur Pachtung von größeren Gütern in den öſtlichen Provinzen	118
Oktober	18.	75. Barzin. Vertraulicher Erlaß an den Geheimen Ober-Regierungsrath Eck, betreffend die Finanzmaßregeln im Reich (Steuerreform). Deckung der Bundesausgaben durch Bundesſteuern bis zur vollen Beſeitigung der Matrikularbeiträge. Konſolidirung der Bundesinſtitution durch ein ſolidariſches Finanzſyſtem. Nachtheile der Matrikularbeiträge. Eine parlamentariſche Niederlage kein Grund zur Unterlaſſung einer richtigen Finanzpolitik. Maßregeln zur Deckung des preußiſchen Defizits. Eventualitäten im Falle eines ablehnenden Votums des Landtags. Nothwendigkeit einer energiſchen Vorbereitung der Bundesfinanzvorlagen. Die Haltung der ſüddeutſchen Regierungen und das Zollparlament	119

1869.

Januar	29.	76. Cirkular-Schreiben an die deutſchen Bundesregierungen, betreffend die Konzeſſionen für neue Eiſenbahnen. Mittel zur Herſtellung gleichmäßiger und herabgeſetzter Gütertarife. Erſtrebung des Einpfennigtarifs im Sinne des Art. 45 der Bundesverfaſſung. Hinweis auf eine zweckmäßige Konzeſſionsbedingung in Preußen. Wunſch einer Benachrichtigung in Betreff neuer Eiſenbahnprojekte	123
Februar	11.	77. Schreiben an den Handelsminiſter Grafen Itzenplitz, betreffend die Beſchränkung der Freibillets auf den Staatsbahnen	126
„	19.	78. Schreiben an die Miniſter für die Finanzen v. d. Heydt, für Handel Grafen Itzenplitz und für die landwirthſchaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die Hebung der Fiſcherei auf offener See und die Förderung der Auſternzucht	127
April	8.	79. Votum, betreffend die Börſenſteuer. Rechtfertigung derſelben.	128
„	12.	80. Schreiben an den Färbermeiſter Sommer in Schweidnitz, betreffend die Mahl- und Schlachtſteuer	129

Digitized by Google

Seite

April 25. Uebersendung eines Projekts, betr. die Errichtung einer Deutsch-Amerikanischen Handelsgesellschaft, an die Ressortminister . . 129

Mai 12. 81. Schreiben an den Polizeipräsidenten von Wurmb in Berlin, betreffend das Projekt der Norddeutschen Eiswerke, Seefische in besonderen Hallen auf Straßen und Plätzen zum Verkaufe zu bringen 130

Juni 3. 82. Schreiben an den Kaufmann C. H. S. Schulz in Stettin, betreffend die Herstellung einer direkten Dampferverbindung zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten 130

„ 11. 83. Schreiben an den Handelsminister Grafen von Itzenplitz, betreffend die Vermeidung eines Wagenwechsels auf der Kreienser Route zwischen Berlin und Cöln. Eingreifen des Bundeskanzlers auf Grund des Art. 44 der Bundesverfassung . . . 131

Juli 23. 84. Varzin. Schreiben an den Finanzminister von der Heydt, betreffend die mangelhafte Betriebsführung auf den pommerschen Eisenbahnen 133

Septbr. 15. 85. Varzin. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath im Staatsministerium Wehrmann, betreffend die Abkürzung der Kreditfristen für die Rübenzucker- und die Branntweinsteuer. Kritik des hierauf gerichteten Finanzvorschlags. Bedürfniß einer dauernden Erhöhung der Einnahmen des Norddeutschen Bundes 134

Oktober 2. 86. Varzin. Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betreffend eine Beschränkung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer und die Rübenzuckersteuer. Inopportunität einer solchen Maßregel 136

Novbr. 5. 87. Varzin. Vertraulicher Brief an den Finanzminister Camphausen, betreffend den Konflikt des Obersten von Stoffel auf dem Bahnhofe in Hamburg und die zollamtliche Revision des Gepäcks der Reisenden. Antrag auf Beseitigung der hierbei zu Tage getretenen Mißstände 139

Dezbr. 4. 88. Aufzeichnung des Geheimen Regierungsraths Wehrmann, betreffend eine Aeußerung des Grafen Bismarck über die Benutzung der Post zu einer Anstalt für Lebensversicherung, Altersversorgung und Sparkassen 140

„ 11. 89. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Nachtheile aus der Zersplitterung der deutschen Bahnen, Erstrebung einheitlicher Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr und gleichmäßiger billiger Tarife 140

„ 16. 90. Privateingabe des Besitzers des Ritterguts Varzin an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wünschenswerthe Abänderung des Flößerei-Reglements für die Wipper. Benachtheiligung der Industriellen durch die einseitige Beförderung der Flößereiinteressen. Bedeutung der Flößerei auf der Wipper. Umschwung der Holzverwerthung

Digitized by Google

Seite

seit der Einführung neuer Fabrikbetriebe an der Wipper. Abwägung der wirthschaftlichen Vortheile. Die Einführung geeigneter Fabrikbetriebe auf dem Lande ein Mittel zur Einschränkung der Auswanderung. Unverträglichkeit der uneingeschränkten Flößerei mit dem Fabrikbetriebe 142

1870.

Januar 10. 91. Schreiben an den Kanzler des Norddeutschen Bundes, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Erwerbung von Sympathien des Bundes durch Fortschritte im Eisenbahnwesen. 146

„ 21. 92. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Provinz Pommern. Vereinfachung des Betriebes auf den dortigen Bahnen . . 148

„ 24. 93. Schreiben an den Ministerialdirektor Weishaupt, betreffend die Nothwendigkeit weiterer Frachtermäßigungen auf den pommerschen Eisenbahnen und die wirksamere Handhabung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Hiermit zu erreichende politische Vortheile 150

„ 26. Einverständniß mit Wiederaufnahme der Verhandlungen wegen Ausführung des Nord-Ostsee-Kanalprojekts 151

Februar 9. Ersuchen an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg um Mittheilung der für die Abgebrannten in Havelberg getroffenen Maßregeln 151

Juli 2. 94. Schreiben an den Oberpräsidenten der Provinz Hannover Grafen zu Stolberg, betreffend den fiskalischen Gesichtspunkt beim Ausbau des Eisenbahnnetzes 152

„ 18. 95. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Finanzminister Camphausen, betreffend die Gründung von Darlehnskassen 152

„ 22. 96. Immediatbericht, betreffend das Projekt einer Eisenbahn von Breslau nach Rawitsch. Fiskalisches Interesse bei der Gründung neuer Bahnen 153

1871.

Februar 11. 97. Versailles. Schreiben an den Chef des Generalstabes, General von Moltke, betreffend die Wiederherstellung des regelmäßigen Briefverkehrs für die Einwohner von Paris 154

„ 19. Versailles. Ersuchen an den Vorstand des deutschen Fischereivereins um nähere Präzisirung seiner Vorschläge wegen Unterstützung der Anstalt zur künstlichen Fischzucht bei Hüningen a. Rh. 155

März 14. 98. Votum über die handelspolitischen Bestimmungen des Friedensvertrags mit Frankreich. Einführung eines Schutzzollsystems gegenüber Frankreich. Erhöhung des Zolls auf französische Weine. Die Erwerbung der Ostbahnstrecke in Elsaß-Lothringen 155

Juli 31. 99. Varzin. Erlaß an den Direktor im Reichskanzler-Amt Eck, betreffend das Rechtsverhältniß der Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Güter absendenden Publikum. Klagerecht des Publi-

Digitized by Google

Seite

kums gegenüber den Bahnen auf Annahme und Beförderung von Gütern 157

August 14. 100. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahnbetriebsmittel. Mängel bei der Hinterpommerschen Eisenbahn. Loslösung von ihrer Verbindung mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn oder schärfere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts. Der Staatszuschuß und die Zweigbahnen 158

Oktober 20. 101. Immediatbericht, betreffend Bedenken gegen die Gewährung einer Staatsgarantie für Eisenbahnen. Erbauung des preußischen Theils der Eisenbahnlinie Fulda-Meiningen durch den Staat . 159

„ 21. 102. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung. Berücksichtigung der gerechten Wünsche der arbeitenden Klassen. Einschreiten gegen die staatsgefährlichen Agitationen derselben. Kommissarische Berathungen, betreffend die soziale Frage. Winke hinsichtlich der Zusammensetzung der Kommission . . 160

Novbr. 16. 103. Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Aufhebung der Stempelabgabe von Zeitungen und Kalendern. Priorität der Abschaffung der Klassensteuer in den untersten Stufen. Ermäßigung bezw. Aufhebung der Salzsteuer . . . 162

„ 17. 104. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend positive Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung 164

1872.

März 9. Stellungnahme zur Interpellation der Abgeordneten Elsner von Gronow und Genossen wegen Konzessionirung einer Privatbahn von Berlin nach Frankfurt a. M. 168

Oktober 17. 105. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Wagener an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Reform der Erbschaftssteuer 168

„ 17. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Wagener an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Aufnahme von Bestimmungen wegen Einziehung der Einkommensteuer aus Aktienbesitz in den Gesetzentwurf über die Reform der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer 169

1873.

Januar 29. 106. Schreiben an den Ministerpräsidenten Grafen von Roon, betreffend den Bau und die Richtung einer Bahn von Hagenow nach Oldesloe. Nachtheile der Zentralisation verschiedener privater Bahnkomplexe zu Einer Verwaltung. Nachtheile derartiger Fusionen 170

„ 30. 107. Schreiben an das Königliche Staatsministerium, betreffend Gründe gegen den Verkauf der Königlichen Eisengießerei in Berlin und für die thunlichste Beibehaltung dieses sowie der sonstigen fiskalischen Grundstücke daselbst 171

Digitized by Google

			Seite
Februar	5.	108. Votum zu dem Antrage des Abgeordneten von Brandt, betreffend die Ergänzung der Eisenbahn-Anleihe durch Einstellung einer Position für die Masurische Eisenbahn. Die staatliche Erwerbung der von Berlin ausgehenden Hauptlinien und die Durchbrechung des Monopols der großen Privatbahnen das Ziel der Eisenbahnpolitik	172
März	1.	109. Schreiben an den Ministerpräsidenten, Generalfeldmarschall Grafen von Roon, betreffend die Grundsätze, nach welchen künftig das Eisenbahnwesen geleitet werden soll. Beurtheilung der bisherigen Verwaltung. Würdigung der verschiedenen Aufgaben der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums. Die Aufsicht über die Privateisenbahnen ist schwierig zu handhaben und steht in oberer Instanz dem Reiche zu. Verwirklichung der Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen. Eine nachdrücklichere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts geboten. Grundsätze, nach welchen das Konzessionswesen und der Staatseisenbahnbau aufgefaßt werden sollen. Förderung der Herstellung einer staatlichen Konkurrenz für die Privatbahnen. Die größeren Verkehrslinien sollte der Staat ausführen. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantirter Zweigbahnen bestehen. Veröffentlichung der Grundsätze für die Behandlung von Konzessions-Anträgen	173
„	4.	110. Votum, betreffend die Aufhebung der Stempelsteuer von Zeitungen und Kalendern. Opportunität einer solchen Maßregel. Würdigung der auf die Aufhebung abzielenden Kammerbeschlüsse. Gründe für die einstweilige Aufrechthaltung der Steuer. Muthmaßliche Folgen ihrer Beseitigung in Bezug auf die Presse	183
April	3.	Anregung einer Regelung und Beschränkung des Koalitionsrechts, des Vereinswesens und der Freizügigkeit	185
„	11.	111. Schreiben an den Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Einschränkung der öffentlichen Bauten. Mißverhältniß zwischen der Nachfrage nach Arbeit und den Arbeitskräften. Zurückstellung aller nicht dringenden staatlichen Bauten	186
Mitte Mai.		Aktenvermerk, betreffend die Ausführung des Baues einer Eisenbahn von Berlin nach Aschberg durch den Staat, und Beschränkung der Genehmigung von Eisenbahnen	187
Mai	20.	112. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Grafen Königsmarck, betreffend die kommissarischen Berathungen der ländlichen Arbeiterfrage. Theilnahme praktisch bewährter Sachkundiger bei Berathung wirthschaftlicher Gesetze	187
Oktober	15.	113. Erlaß an das Reichskanzler-Amt, betreffend die Veröffentlichung einer Verwarnung vor den gegen deutsche Auswanderer in deutschen Seehäfen mit chilenischem Gelde verübten Betrügereien. Stellung der Reichsregierung zur Auswanderungsfrage	189

Digitized by Google

Seite

Novbr. 18. 114. Reinfeld bei Varnow. Schreiben des Geh. Legationsraths Lothar Bucher an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Scheele, betreffend die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 Prozent 190

1874.

Januar 23. 115. Votum zu dem Gesetzentwurf, betreffend eine anderweite Regelung des staatlichen Aufsichtsrechts über die noch vorhandenen Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen Provinzen. Bedürfniß einer solchen Maßregel wegen der Mängel in der Bewirthschaftung der betreffenden Wälder 191

Mai 17. 116. Erlaß an das Reichs-Eisenbahn-Amt, betreffend die Gewinnung einer statistischen Uebersicht über die Beschwerden in Eisenbahnsachen 193

Septbr. 14. 117. Varzin. Votum, betreffend die Fusionirung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Nachtheile einer solchen Maßregel. Ankauf beider Linien durch den Staat 193

1875.

Februar 3. 118. Votum, betreffend den Entwurf einer Seuchenordnung für den preußischen Staat. Einholen des Gutachtens bewährter praktischer Landwirthe über die Gesetzesvorlage 196

„ 4. 119. Votum, betreffend die Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife durch einen Zuschlag von 20 Prozent. Bedeutung der Bestimmungen in Art. 45 der Reichsverfassung. Antrag auf erneute Prüfung der Frage wegen Fortbestandes des Frachtzuschlags auf die von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel 197

„ 27. 120. Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Parzellirung von Domänen. Schaffung deutscher bäuerlicher Stellen in den polnischen Theilen Preußens 200

Septbr. 11. Bestimmung, betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung der Befugnisse und Geschäftsverhältnisse des Reichs-Eisenbahn-Amts, sowie Ordnung des Eisenbahnwesens und Erwerb der deutschen Eisenbahnen für das Reich 200

„ 30. 121. Varzin. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Bestimmungen über den Arbeitsvertrag, Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die Land- und Forstwirthe, und hierbei zu beobachtende Verhältnisse 201

Oktober 13. 122. Varzin. Schreiben des Geheimen Legationsraths Lothar Bucher an den Staatssekretär von Bülow, betreffend das handelspolitische Verhältniß zu Italien. Deutschlands zukünftige Zollpolitik 202

„ „ 123. Varzin. Promemoria, aufgestellt von dem Geh. Legationsrath Lothar Bucher, betreffend die Einführung von Repressalien gegenüber den ihre Tarife zu Ungunsten Deutschlands erhöhenden Staaten 203

Digitized by Google

1876.

				Seite
Januar	7.		Uebersendung eines Vorschlags, betreffend die käufliche Erwerbung der schleswig-holsteinischen, lübischen und mecklenburgischen Eisenbahnen für das Reich, an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach zur eingehenden Prüfung	204
„	8.	124.	Votum, betreffend die Abtretung des gesammten Eisenbahnbesitzes Preußens an das Reich. Zersplitterung des Eisenbahnnetzes in Deutschland, insbesondere in Preußen. Staatliche Konkurrenz kein genügendes Gegengewicht. Die Fusionen von Privatbahnen. Vertheuerung der Betriebskosten und der Tarife. Chaos der letzteren. Unverträglichkeit des Fortbestandes der dominirenden Privat-Eisenbahn-Industrie mit dem Gemeinwohle. Berücksichtigung dieses Erfahrungssatzes in der Gesetzgebung des In- und Auslandes. Gründe für die Erwerbung der hauptsächlichsten Privatbahnen durch den Staat. Die Reichsverfassung und das Eisenbahnwesen. Die Erwerbung der preußischen Privatbahnen erfolgt besser durch das Reich als durch Preußen. Modalitäten hierfür. Die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen	204
„	12.	125.	Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend die Förderung der Kanalbauten. Vernachlässigung derselben in Preußen. Begründetheit der Klagen hierüber. Der Kanalbau ist Aufgabe des Staates. Besserung der Schiffahrt auf Oder und Rhein	211
Februar	23.	126.	Votum zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben. Die Grundsteuer ungeeignet zu Kommunalsteuerzuschlägen. Die Regulirung der Abgabenpflicht der Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Berggewerkschaften. Zuschläge zur Grund- und Gebäudesteuer bei Grundstücken und Gebäuden des Staatsfiskus	213
März	2.	127.	Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend die Ueberschwemmung der Elbe oberhalb Magdeburg	215
„	9.	128.	Votum zu dem von dem Handelsminister ausgearbeiteten Gesetzentwurf, betreffend die Uebertragung der Eigenthumsrechte ꝛc. Preußens an Eisenbahnen auf das Reich. Das Konzessionsrecht der Einzelstaaten wird durch das Reichseisenbahnprojekt nicht berührt. Normen für die Berechnung der Preußen für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung. Die Motive der Gesetzesvorlage. Höhe der vom Reiche zu verlangenden Entschädigung. Vermeidung einer Bereicherung Preußens auf Kosten des Reichs. Inaussichtnahme der Arrondirung und Vervollständigung des preußischen Eisenbahnbesitzes im Falle einer Nichtrealisirung des Reichseisenbahnprojekts. Antrag auf Emanation eines der Reichsverfassung entsprechenden Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen	216

Digitized by Google

Seite

April 11. 129. Schreiben an den Finanzminister Camphausen und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend die Publikationen des Königlich preußischen statistischen Büreaus 222

Mai 31. Wechsel im Präsidium des Reichskanzler-Amts 224

III. Abschnitt.

Vom Abgang Delbrücks bis zur Einleitung der Wirthschaftsreform. Mai 1876 bis Oktober 1878.

1876.

Mai 9. 130. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Die Form des ländlichen Arbeitsvertrags. Kautelen gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags. Einführung von Kontraktsbüchern und Kontraktsprotokollen. Vortheile dieser Einrichtung 227

Juni 12. 131. Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend das Reichseisenbahnprojekt. Verbindung der Vorlage mit einem Reichseisenbahngesetze. Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes wegen Uebertragung der preußischen Bahnen auf das Reich und hierbei zu beobachtende politische Gesichtspunkte. Inangriffnahme einer umfassenden Ausdehnung und Konsolidirung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes durch Ankauf der wichtigen Privatbahnen . . . 230

August Ersuchen an die Bundesregierungen um Mittheilung derjenigen Anträge, welche sie bei Erneuerung des Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich berücksichtigt zu sehen wünschten . . 232

Septbr. 30. 132. Varzin. Votum, betreffend die auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit in Aussicht zu nehmenden Abänderungen der Gewerbeordnung. Inopportunität einer augenblicklichen Verschärfung der hierüber geltenden Bestimmungen mit Rücksicht auf die Lage der Industrie. Keine Bereicherung der Gesetzgebung mit unausgeführten Bestimmungen. Gründe für das Verlassen einer die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse nicht berücksichtigenden Gesetzgebung. Beschränkung der Arbeitszeit junger Mädchen. Das Verbot der Sonntagsarbeit. Der Schulbesuch jugendlicher Arbeiter 233

Oktober 9. 133. Varzin. Immediatbericht, betreffend die Aufschiebung des Wegfalls der Eisenzölle. Die Beseitigung der acquits-à-caution. Aussichtslosigkeit der Unterhandlungen mit Oesterreich. Beseitigung der Benachtheiligung der deutschen Industrie nur von Zollrepressalien zu erwarten 237

„ 27. 134. Varzin. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die Einführung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren. Beseitigung der beim Veredlungsverkehr

Digitized by Google

Seite

stattfindenden Schädigungen der deutschen Industrie. Der Schutz der deutschen Interessen ist ausschließlich in den deutschen Zolleinrichtungen zu suchen. Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und Luxusgegenstände 240

Novbr. 1. 135. Varzin. Aeußerung, betreffend die Theilnahme Deutschlands an der Pariser Weltausstellung. Inopportunität eines solchen Schrittes im Hinblick auf die Stimmung der Franzosen gegenüber Deutschland. Die Erhaltung der nationalen Würde erfordert Deutschlands Zurückhaltung 242

„ 26. Anregung der Beschlußfassung des Bundesraths über die Beschickung der Pariser Weltausstellung 244

„ 17. 136. Varzin. Diktat, betreffend Erinnerungen zu dem Gesetzentwurf über die Erhebung von Ausgleichungsabgaben. Benachtheiligung Deutschlands durch die Ausführung der Handelsverträge und Zollmaßregeln im Auslande. Sicherung der Freiheit der deutschen Zollgesetzgebung. Annahme des Gesetzentwurfs als Abschlagszahlung 245

1877.

Februar 13. 137. Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Verminderung der Matrikularbeiträge mittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs. Befürwortung indirekter Steuern auf die in Massen verzehrten, entbehrlichen Verzehrungsgegenstände. Einführung einer Reichsstempelabgabe. Schutz der deutschen Industrie gegen Benachtheiligung durch fremde Zoll- und Steuereinrichtungen. Aenderung der Normirung der Ausfuhrvergütungen. Vorläufige Erhöhung gewisser bestehender Steuern. Kommissarische Berathung des Reformplans . . . 247

März 12. 138. Schreiben an das preußische Staatsministerium, betreffend die Ausführung des Reichseisenbahnprojekts. Ersuchen um eine Mittheilung über den Stand der Sache und die Intentionen der preußischen Regierung 252

„ 28. 139. Votum, betreffend die Revision des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870. Beseitigung oder Abkürzung der für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebenen Frist. Gewährung der Unterstützung nicht in Geldbewilligungen. Vermehrung der Arbeitshäuser. Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden in Armensachen 253

Mai 25. 140. Schreiben an den Senator Gustav Godeffroy in Hamburg, betreffend die Förderung des Transports westfälischer Kohlen nach Hamburg und die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes. Ankauf der Venloer Bahn 256

Juli 28. 141. Varzin. Erlaß an den Botschafter Grafen zu Stolberg in Wien, betreffend die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn. Kein Zeitpunkt zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags. Befürchtung einer Schädigung der allgemeinen deutschen Interessen. Einführung eines Kontrolzolls für Vieh 257

Digitized by Google

Seite

August 10. 142. Varzin. Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend das Institut der Fabrikinspektoren. Fehlerhafte Organisation desselben. Zweifel an seiner gesetzlichen Berechtigung. Die diskretionäre Gewalt des Fabrikinspektors. Die Wirkungen des bestehenden Verhältnisses in Bezug auf die Industrie und die Unzufriedenheit der Regierten mit der Regierung. Widerspruch gegen den Entwurf eines Fabrikgesetzes. Würdigung der Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber. Erschwerungen im Fabrikbetriebe und in der Fabrikanlage. Kritik der Bestimmungen zum Schutze der jugendlichen Arbeiter. Trennung der Geschlechter bei der Arbeit. Uebertreibungen in der Bevormundung zur Verhütung menschlicher Gefahren. Die Lösung der sozialen Frage liegt in der Arbeiter-Unfall- und Invalidenversorgung 258

Mitte Oktober. Varzin. Erklärung zu den kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich 266

Oktober 24. 143. Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Unterstaatssekretär Homeyer, betreffend den Gesetzentwurf wegen Aufbringung der Gemeindeabgaben. Die Besteuerung zinstragender Papiere. Heranziehung der Waldungen. Besteuerung der Reichs- und Staatsbeamten 267

Novbr. 6. 144. Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags bei gleichzeitiger Bedingung einer Zollfreiheit für wichtige Exportprodukte Oesterreichs unmöglich. Der Veredlungsverkehr hierfür kein Aequivalent. Das Zollkartell. Repressalien gegenüber übertriebenen österreichischen Schutzzöllen 268

Dezbr. 9. 145. Varzin. Erlaß an den Staatssekretär von Bülow, betreffend die Handelsvertrags-Verhandlungen mit Oesterreich. Das Verlangen einer Verlängerung des Handelsvertrags nur auf sechs statt auf zwölf Monate ist politisch inopportun und auch sachlich unmotivirt 269

„ 9. 146. Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Vertragsverhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Provisoriums auf sechs oder zwölf Monate. Interesse an einem gekräftigten Oesterreich und an dem dortigen Vertrauen in die deutsche Politik 271

„ 11. 147. Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister Hofmann, betreffend Vorbereitungen zu einer Revision des Zolltarifs, Einführung eines Kontrolzolls auf gewisse Viehgattungen im Interesse des deutschen Vieherports 272

„ 13. 148. Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den stellvertretenden Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts, Geheimen Ober-Regierungsrath Körte, betreffend Tarifveränderungen zum Nachtheil der Landwirthschaft. Die Differenzialtarife 273

Digitized by Google

Seite

1878.

Januar 14. 149. Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Einziehung von Erkundigungen über die bayerische Biersteuer 274

Februar 27. 150. Cirkular-Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen, betreffend die Besteuerung resp. Monopolisirung des Tabacks. Das Ziel der Steuerreform eine Vermehrung der indirekten Steuern. Höhere Zölle auf Kaffee, Petroleum und Bier. Die Haltung des Reichstags gegenüber der Tabacksteuervorlage. Statistische Erhebungen über die geeignetste Tabacksbesteuerung. Feststellung der Ansichten der Bundesregierungen hierüber 275

März 15. 151. Cirkular-Erlaß an die Königlichen Gesandten in Deutschland, betreffend die höhere Besteuerung der Branntwein-Verkaufsstellen. Ungesunde Vermehrung derselben in Preußen. Abhülfe auf dem Wege der preußischen oder der Reichsgesetzgebung. Erhebungen über die Zahl der Branntweinstellen außerhalb Preußens 278

Juli 2. 152. Vertrauliches Schreiben an die sämmtlichen deutschen Bundesregierungen ausschließlich Preußen, betreffend die Steuerreform und die Heidelberger Ministerkonferenz. Antrag auf Vermehrung der indirekten Steuern des Reichs. Nothwendigkeit einer Berathung der in Betracht kommenden Einzelfragen. Zeit und Ort der Konferenz 280

„ 19. Beauftragung des Reichs-Eisenbahn-Amts zur Abgabe eines Gutachtens über die für die Uebertragung des Eigenthums und sonstiger Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich in Betracht kommenden Fragen 281

Septbr. 1. 153. Gastein. Verbalnote an den Redakteur des Journals des Débats, G. de Molinari, betreffend dessen Projekt der Begründung eines mitteleuropäischen Zollvereins 282

IV. Abschnitt.

Vom Beginn der Wirthschaftsreform bis zur Uebernahme des Handelsministeriums. Oktober 1878 — August 1880.

1878.

Oktober 28. 154. Friedrichsruh. Vertraulicher Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen, betreffend Vorarbeiten für die Revision des Zolltarifs. Einwendungen gegen Schutzzölle. Befürwortung von Werthzöllen für alle die Grenze überschreitenden Gegenstände. Vortheile eines solchen Finanzzollsystems. Den Zoll trägt das Ausland. Die Zollerhebungskosten 287

Anlage z. Urk. 154. Entwurf zu einem Schreiben an den Bundesrath, betreffend die Zoll- und Steuerreform: Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs 290

Digitized by Google

Seite

Novbr. 155. Friedrichsruh. Bemerkungen in Betreff der Wirkung vertragsmäßiger Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr mit Oesterreich. Abwägung der Interessen des deutschen Absatzes und der deutschen Bahnen. Reform der deutschen autonomen Eisenbahngesetzgebung 294

„ 18. Friedrichsruh. Vorlage, betreffend Normen für die Regelung des Dienstes der Fabrikinspektoren, an den Bundesrath . . 295

Ende Novbr. 156. Friedrichsruh. Randbemerkungen zu den Erwiderungsschreiben der Bundesregierungen auf den Antrag, betreffend die Revision des Zolltarifs 296

Dezbr. 17. 157. Friedrichsruh. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Liedemann an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann, betreffend die Schädigung der deutschen Produktion durch die Differenzialtarife 298

1879.

Januar 3. 158. Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend Mißbräuche in Bezug auf die Eisenbahntarife, die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens. Rechtlosigkeit der Bevölkerung demselben gegenüber. Vergleich mit den Posttarifen. Ausbeutung der Eisenbahntarife durch lokale Behörden ohne gesetzliche Kontrole. Vergleichung dieses Zustandes mit den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben 299

„ 10. 159. Friedrichsruh. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die geschäftliche Behandlung der Zolltarifvorlage. Verbindung der Finanz- und der Schutzzollvorlage 301

„ 18. 160. Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend den Zug der Engländer in Länder mit vorzugsweise indirekter Besteuerungsform . . 302

Februar 1. 161. Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend die gesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens 302

„ 1. 162. Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend Vorbereitungen für die Tarifreform; Getreidepreise in Rußland 303

„ 7. 163. Votum, betreffend die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung 303

„ 13. Erklärung des Handelsministers Maybach im Abgeordnetenhause über die Durchführung des Staatseisenbahnsystems . . . 304

„ 15. 164. Schreiben an die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg, betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens. Versuch einer vorbereitenden Verständigung über die geschäftliche Behandlung des Antrags und die Grundlagen des künftigen Gütertarifgesetzes 305

März 14. 165. Aktenaufzeichnung des Staatsministers Hofmann, betreffend die Küstenschiffahrt (Cabotage). Erinnerung gegen die Einführung des Prinzips der Reziprozität in diese Gesetzgebung 307

Digitized by Google

				Seite
März	20.	166.	Schreiben an den Kriegsminister von Kamecke, betreffend die Verwendung amerikanischen Holzes im Ressort der Heeresverwaltung. Die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen. Nachtheile bei Bauten mit amerikanischen Hölzern	307
„	29.	167.	Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend eine anderweitige Ausprägung von Goldmünzen. Empfehlung einer bedeutenderen Prägung einfacher Kronen an Stelle der Doppelkronen. Einstellung fernerweiter Prägung der halben Goldkronen. Ausgabe einer größeren Zahl silberner Fünfmarkstücke	309
April	6.		Schreiben an den Finanzminister Hobrecht, betreffend die Unzweckmäßigkeit einer Reichssteuer auf das Leuchtgas	310
Mai	19.		Standpunkt in der Frage des Anschlusses von Bremen und Hamburg an das deutsche Zoll- und Handelsgebiet	311
Juli	14.	168.	Votum, betreffend die Aufgaben der nächsten Landtagssession .	311
Septbr.			Wien. Erklärung über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses zu Oesterreich	311
Oktober	3.		Willensmeinung bezüglich des Gesetzesprojekts einer Börsensteuer	312
„	7		Empfehlung, die ausländischen Werthpapiere zur Steuer im möglichst höchsten Maße heranzuziehen	312
„	7.	169.	Aktenaufzeichnung des Unterstaatssekretärs Scholz, betreffend das Projekt einer Inseratensteuer. Rechtfertigung einer solchen. Vorbereitende Maßregeln zu ihrer Einführung	312
„	11.	170.	Varzin. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens. Mißstände auf dem Gebiet des Hagelversicherungswesens Machinationen vereinzelter Assekuranzen beim Eintritt eines Hagelschadens. Schutz der Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Versicherungsgesellschaften	313
„	29.		Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach legt dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung 1. der Berlin-Stettiner, 2. der Magdeburg-Halberstädter, 3. der Hannover-Altenbekener und 4. der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, vor	314
Novbr.	19.	171.	Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend Gedanken über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses mit Oesterreich. Die Nichterhöhung der deutschen Zollsätze und die Freiheit des Transit. Konzessionen gegenüber Oesterreich-Ungarn. Begünstigungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens. Die öffentliche Meinung und die Bestrebungen zum Schutz der deutschen Arbeit. Die Chancen eines Handelsvertrags mit Oesterreich. Einführung von Kampfzöllen	315
Dezbr.	19.	172.	Varzin. Instruktion für die schwebenden Verhandlungen in Betreff einer provisorischen Regelung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Internationale Verträge über Eisenbahntarife. Festhalten an der neuen Zollpolitik. Die Leistungen der beiden Kaiserreiche equilibriren sich auf dem Gebiet der Politik. Dies schließt Begünstigungen an	

Digitized by Google

Seite

Oesterreich nicht aus. Zurückweisung jedweder Beeinflussung durch die öffentliche Meinung 318

1880.

Januar 9. 173. Barzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Nachweisungen über den Verkehr in Getreide und Nutzholz. Vorbereitung von Kampfzöllen gegen die Deutschlands Export schädigenden Länder. Begünstigung des österreichischen Imports und Transits 321

„ 15. u. 31. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach legt dem Abgeordnetenhause Gesetzentwürfe, betreffend die Verstaatlichung 1. des Rheinischen Eisenbahnunternehmens, 2. der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, 3. der im Großherzogthum Hessen belegenen Strecke der Main-Weserbahn, vor 322

„ 23. 174. Barzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Erhebungen zur Vorbereitung von Kampfzöllen und Transitfreiheitsbeschränkungen als Mittel zur Erreichung annehmbarer Handelsverträge 323

Februar 12. 175. Votum zu dem Gesetzentwurf, betreffend die Erhebung einer Reichsstempelabgabe. Erhöhung derselben für ausländische Papiere. Die Beseitigung der drückenden Höhe des Immobiliarstempels ist nicht von der Reichs-, sondern von der Landesgesetzgebung zu erwarten 324

April 15. 176. Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet. Die Elbschiffahrtsakte und die verfassungsmäßig garantirte Zolleinheit des Reichs. Die Aenderung der Zollgrenze an der Unterelbe. Modalitäten hierfür 325

Mai 2. 177. Cirkular-Erlaß an die preußischen Missionen in Deutschland, betreffend die Begrenzung des Hamburgischen Freihafens. Argumente für den preußischerseits an den Bundesrath gestellten Antrag. Der Art. 34 der Reichsverfassung. Der Reichstag und die in der Sache gestellten Interpellationen 328

„ 7. 178. Schreiben an den Verwaltungsrath der deutschen Seehandelsgesellschaft in Berlin, betreffend die Förderung des deutschen Verkehrs in der Südsee 332

„ 13. 179. Votum zu einem Schreiben des Finanzministers Bitter vom 4. Mai 1880, betreffend den Rückgang der Klassensteuer. Das Schwinden der Wohlhabenheit eine Folge der Freihandelspolitik. Inangriffnahme eines Gesetzes über die Verwendung von Ueberschüssen aus den Reichseinnahmen. Die Steigerung der Einnahmen aus der Einkommensteuer und die fiskalische Veranlagung derselben. Inangriffnahme der Steuerreform. Festhalten an der neuen Zolltarifpolitik 333

„ 25. 180. Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Handels- und Schiffahrtsverhältnisse Harburgs. Förderung derselben durch Aufhebung der Zollinien auf den beiden Elbufern . . 337

Digitized by Google

			Seite
Juni	16.	181. Erlaß an den Unterstaatssekretär im Reichsschatzamt Scholz, betreffend den Einfluß von Eisenbahntarifverträgen. Begriff des Transit. Opportunität einer Besteuerung desselben durch Abänderung des Zollgesetzes. Die damit erreichbaren handelspolitischen Vortheile. Erhöhung der Einfuhrzölle gegenüber Rußland und Amerika. Begünstigung Oesterreichs	338
„	27.	182. Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Gesichtspunkte für die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide. Berücksichtigung von Inowrazlaw und Breslau. Die Mischung von in- und ausländischem Getreide für die Gesammtheit kein Vortheil	340
August	11.	183. Kissingen. Erlaß an den Direktor im Reichsschatzamt Burchard, betreffend Zielpunkte für die Steuerreform in Preußen. Doppelte Besteuerung des Einkommens aus der Landwirthschaft. Schwierigkeiten bei Durchführung der Reform. Politische Rückwirkungen. Stellungnahme zu den Beschlüssen der Koburger Ministerkonferenzen. Erhöhung der Branntwein- und Zuckersteuer. Mahnung zur Sparsamkeit	342
„	23.	Provisorische Uebernahme der Leitung des Ministeriums für Handel und Gewerbe	344

Digitized by Google

I. Abſchnitt.

Von der Uebernahme des Miniſteriums bis zur Gründung des Norddeutſchen Bundes. 1862—1867.

Digitized by Google

1.

21. November 1862.[1]) **Auszug aus einem vertraulichen Erlaß an den Königlichen Gesandten Freiherrn von Richthofen in Hamburg, betreffend die hanseatischerseits bei der niederländischen Regierung nachgesuchte Vermittelung zum Abschluß eines Handelsvertrags mit Japan.**

(Mittheilung der Thatsache, daß hanseatischerseits die niederländische Regierung mit der Unterhandlung und dem Abschluß eines Handelsvertrags zwischen den Hansestädten und Japan beauftragt worden sei.) „Wir können nur bedauern, daß dieselben deutschen Städte, deren Interessen wir bei unseren Verhandlungen mit Japan förderſam zu sein eifrigst bemüht gewesen sind,[2]) sich nunmehr um die Vermittlung einer fremden Macht zur Erreichung ihrer Absichten bewerben. Graf Eulenburg hat, um den Hansestädten die Mitbetheiligung an unserem Vertrage zu erwirken, vor Allem den Umstand geltend zu machen gesucht, daß dieselben sich in einem gemeinschaftlichen Staatenbunde mit Preußen und dem übrigen Deutschland befinden. Welchen Eindruck wird es nun auf die japanische Regierung machen, wenn die Hansestädte demnächst dort unter der Aegide einer ihnen fremden Macht auftreten, um vertragsmäßige Verbindungen mit Japan anzuknüpfen?

Ew. Hochwohlgeboren bewährter Umsicht überlasse ich es, von vorstehenden Bemerkungen bei geeigneter Gelegenheit Gebrauch zu machen und

[1]) Insoweit nichts anderes bemerkt ist, sind sämmtliche Schreiben des Fürsten Bismarck aus Berlin datirt.

[2]) Der Graf zu Eulenburg war bei seiner Mission nach verschiedenen Staaten Ostasiens von der Königlich preußischen Regierung auf Wunsch der Hansestädte angewiesen worden, denselben womöglich die Mitaufnahme in den von ihm mit Japan abzuschließenden Handelsvertrag zu erwirken. Seine nachdrücklichen Bemühungen, diesen Wunsch der Hansestädte zur Erfüllung zu bringen, hatten den Widerstand der japanischen Regierung gegen die Mitbetheiligung der gedachten Städte nicht zu beseitigen vermocht.

Digitized by Google

sich danach im Wege vertraulicher Unterhaltung zu äußern. Ew. Hochwohlgeboren dürfen dabei zu erkennen geben, daß wir, in dem Falle eines an uns gerichteten Ansuchens, nach wie vor bereit sein würden, auf die Theilnahme der Hansestädte an unserem Vertrage mit Japan hinzuwirken."

2.

25. Dezember 1862. **Auszug aus einem eigenhändigen Immediatbericht, betreffend den Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags mit Frankreich.**

— — „Die französische Regierung ist mit unseren Vorschlägen[1]) einverstanden; weil dieselben aber für uns einstweilen Vortheile gewähren, deren Aequivalente Frankreich erst in den anderen, jetzt noch nicht ausführbaren Vertragsbestimmungen zu finden hatte, so wünschte das französische Kabinet, daß wir bei dieser Gelegenheit die Zusicherung geben, die Verträge vom 2. August für Preußen jedenfalls in Zukunft aufrecht erhalten und ausführen zu wollen, wenn auch die übrigen Zollvereins-Staaten ihren Beitritt verweigern.

Ich habe mir erlaubt, in dem anliegenden mémoire[2]) die Gründe zu entwickeln, aus welchen ich den Vorschlag nicht nur für annehmbar halte, sondern als einen für uns sehr erwünschten betrachte. Derselbe wird aber bei einigen Räthen des Finanz- und Handelsministeriums vermuthlich einen Widerstand finden, welchen ich theils dem Mangel an politischer Conception, theils denselben liberalen Tendenzen zuschreibe, welche Seite 7 und 8 des mémoire[3]) in Betreff der oppositionellen Presse angedeutet worden sind."

[1]) Anfangs Dezember 1862 drängte sich der preußischen Regierung die Ueberzeugung auf, daß sie wirksamer als bisher den Schwierigkeiten entgegentreten müsse, welchen dieselbe auf Seiten einiger Zollvereinsstaaten in Bezug auf die mit Frankreich unterzeichneten Verträge vom 2. August 1862 begegnete. Zu diesem Behufe schlug die preußische Regierung vor, diejenigen Theile der gedachten Verträge in Wirksamkeit zu setzen, welche von Preußen ohne die Zustimmung seiner Zollverbündeten zur Ausführung gebracht werden könnten, und welche zugleich von anderen Theilen, bei welchen diese Voraussetzungen nicht zutrafen, sachlich zu trennen waren. Es traf dies zu bezüglich gewisser Abmachungen über die gewerblichen Befugnisse und über die Gewerbebesteuerung der beiderseitigen Unterthanen, den eigentlichen Schiffahrtsvertrag, die Literarkonvention u. s. w.

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

[3]) S. hier S. 7.

Digitized by Google

3.

25. Dezember 1862. **Promemoria, betreffend die Gründe für das Eingehen auf den Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung Preußens an die Handelsverträge v. 2. August 1862. Die Opposition einzelner deutscher Regierungen gegen diese Verträge. Bedürfnisse und Bestrebungen Preußens auf dem Gebiete der deutschen Politik. Der Austritt aus dem deutschen Bunde, ein Zielpunkt von Preußens Politik. Gründe für die Verminderung des preußischen Einflusses nach Außen. Der Ausgangspunkt zur Abhülfe in einer Reform des Zollvereins zu suchen. Der Vertrag mit Frankreich, ein Mittel zum Ziele.**

„Um den französischen Handelsvertrag bei den Zollvereinsregierungen zur Annahme zu bringen, haben wir mit Recht jeden Zweifel an unserer eigenen Festigkeit in Betreff der Durchführung des Vertrags zu zerstören gesucht. Bei diesen Bestrebungen konnten wir die Annahme des Vertrags noch im Laufe der jetzigen Zollvereinsperiode im Auge haben, so lange der Widerspruch der Mehrzahl unter den bedeutenderen Vereinsregierungen sich nicht so scharf ausgeprägt hatte, wie dies seitdem der Fall gewesen ist. Es kann kaum noch gehofft werden, daß eine allseitige Annahme des Vertrags, wenn sie überhaupt stattfindet, anders als im letzten Augenblicke vor der Erneuerung des Zollvereins von uns durchgesetzt werden wird. Wenn man auch annehmen könnte, daß die dissentirenden Regierungen ihren Widerspruch gegen den Vertrag selbst *früher* fallen lassen würden, als bis ihnen, durch Erneuerung des Zollvereins *ohne* sie, die letzte Hoffnung auf ein Nachgeben Preußens benommen sein wird, so muß man doch in Betracht ziehen, daß inzwischen noch ein anderes Moment hinzutreten wird, welches das Widerstreben jener Regierungen, auf unsere Bedingungen für die Erneuerung des Zollvereins einzugehen, unzweifelhaft verstärken muß.

Ich betrachte als einen feststehenden Grundsatz, daß wir den Zollverein in seiner *jetzigen* Verfassung, wo durch das Widerspruchsrecht jedes einzelnen Mitgliedes die Handelsgesetzgebung jedesmal für die Dauer der Verträge gelähmt ist, nicht erneuern werden. Die dem Zollverein an und für sich nothwendigen Reformen stehen in der engsten Verbindung mit unseren Bedürfnissen und Bestrebungen auf dem Gebiete der *deutschen*

Digitized by Google

Politik. In der jetzigen Bundesverfassung fehlt für letztere jeder den preußischen Interessen entsprechende Anknüpfungspunkt. Durch sie ist das Bundesverhältniß eine Quelle nicht der Kräftigung, sondern der Lähmung der Macht und Bedeutung Preußens geworden. Die Möglichkeit und Sicherheit des Bundes beruht in der Hauptsache auf Preußen, während wir aus dem Bundesverhältniß kein Aequivalent ziehen, welches uns für die eigene Gebundenheit und für unsere vertragsmäßige Wehrlosigkeit gegen die Intriguen unserer Gegner im Bunde entschädigen könnte. Im Kriegsfalle ist der Beistand Preußens für die übrigen Bundesgenossen entscheidend und zuverlässig; der ihrige für uns aber schwach und unsicher. Die kleineren Staaten werden, ohne aufrichtige und nachhaltige Hingebung für die gemeinschaftliche Sache, ihre sehr mäßigen Streitkräfte bei den unsrigen belassen, so lange uns keine militärischen Unfälle treffen; so bald aber letztere eintreten, wird die Bundestreue der minder mächtigen Dynastieen unsicher, ihre Bereitwilligkeit zu Separatverträgen mit dem Feinde wahrscheinlich werden. Von Oesterreich ist anzunehmen, daß es mit uns verbündet sein wird, so oft die Interessen des Kaiserlichen Hauses es mit sich bringen, daß es aber, wenn letzteres nicht der Fall ist, zweifellos Mittel finden wird, sich dem Zwange zu entziehen, welchen der Buchstabe der Bundesakte auf die Entschließungen des Wiener Kabinets üben könnte. Schon jetzt wird es als etwas Natürliches behandelt, daß Oesterreich selbst in einem Kriege, in welchem es aufrichtig unser Bundesgenosse sein würde, durch die Hülfsbedürftigkeit seiner italienischen und ungarisch-polnischen Länder verhindert werden könne, für den Schutz des deutschen Bundesgebietes etwas Erhebliches zu thun, oder auch nur sein vertragsmäßiges Bundeskontingent zu stellen.

Die Vortheile des Bundesverhältnisses für Preußen werden von allen antipreußischen Organen geflissentlich überschätzt und unser eigenes deutsches Gefühl ist die Ursache, daß wir uns mit einiger Leichtigkeit einreden lassen, Preußen sei in seiner Existenz gefährdet, wenn es den in den Bundesverträgen begründeten theoretischen Anspruch auf den Beistand der übrigen deutschen Staaten aufgäbe.

Ich glaube umgekehrt nicht zu weit zu gehen, wenn ich behaupte, daß es eins der glücklichsten Ergebnisse für uns sein würde, wenn wir unsere Befreiung aus dem Netze der Bundesverträge erlangen könnten. Bestände

Digitized by Google

der Bund nicht, so würden sich die naturgemäßen Beziehungen Preußens zu seinen minder mächtigen Nachbaren von selbst in der Weise gestaltet haben, wie die früheren Oesterreichs zu den kleinen italienischen Staaten.

Die Ueberzeugung von der Richtigkeit dieser Ansicht ist bisher von allen Schattirungen der liberalen Parteien im Landtage und in der Presse vertreten, und sogar behauptet worden, daß der Bund oder doch der Bundestag gar nicht mehr zu Recht bestehe. Wenn in jüngster Zeit die Oppositionspresse gegen die Königliche Regierung für den Bund, und sogar in einer ehrvergessenen Weise für die preußenfeindlichen Bestrebungen der Würzburger Partei nimmt, und dabei offenbar nach einem gemeinschaftlichen Plane von dem Zentralkomitee der Fortschrittspartei geleitet wird, so liegt in diesen unpatriotischen Bestrebungen unserer Gegner nur ein neuer Fingerzeig für die Richtigkeit der aufgestellten Ansicht. Die revolutionäre Partei fürchtet sich davor, daß von Königlicher und konservativer Seite das, auch von ihr erkannte politische Bedürfniß einer würdigeren Gestaltung der Beziehungen Preußens zu Deutschland befriedigt werden könne. Sie sieht vorher, daß das Vorgehen der Regierung nach dieser Richtung dem preußischen Nationalgefühl eine Anregung geben, und Spaltung in das Lager der Opposition bringen werde. Sie will sich selbst die Operationen auf diesem günstigen Terrain vorbehalten. Wenn Preußen seit Friedrich Wilhelm I. bis zum Jahre 1815 ein unzweifelhaft stärkeres Gewicht in die Wagschale europäischer Fragen legte als jetzt, so kann ich diese Erscheinung nicht ausschließlich der Persönlichkeit Friedrichs des Großen zuschreiben, sondern suche ihre Ursachen wesentlich in dem Umstande, daß die Gebundenheit Preußens durch die Bundesverträge, und sein theilweises Aufgehen in einer von Oesterreich und anderen Gegnern geleiteten Bundestagspolitik, unsere Bedeutung als europäische Macht beeinträchtigt haben. Der Verband des Deutschen Reiches war zu locker, um eine analoge Wirkung zu üben. Eine andere Ursache der Verminderung unseres Einflusses nach Außen liegt in der vermehrten Abhängigkeit der Regierungsgewalt von parlamentarischen Reibungen, von der wechselnden öffentlichen Meinung, und von der verfassungsmäßig befestigten Beamtenrepublik im Staate. Diese Seite der Sache soll hier nicht erörtert werden.

Nicht zu bezweifeln ist, und alle preußischen Bestrebungen auf dem Gebiete deutscher Politik gehend stillschweigend von dieser Voraussetzung

Digitized by Google

aus, daß das dem preußischen Staate innewohnende Gewicht, mag nun der deutsche Bund fortbestehen oder nicht, nur neben oder außer letzterem seine volle Schwerkraft verwerthen kann. Der Weg dazu ist durch den Zollverein angebahnt. Dieselbe Einrichtung, auf welcher das gemeinschaftliche Zollsystem der Vereinsstaaten beruht, würde auch unter den dermaligen Umständen die zweckmäßigste Unterlage für gemeinsame Behandlung der materiellen und schließlich auch der politischen Interessen der deutschen Staaten gewähren. Die Bestimmung des Zeitpunktes, wann ein Programm nach dieser Richtung hin offen aufgestellt werden soll, hängt von dem Ermessen Seiner Majestät des Königs ab. Lange aber können wir das Hervortreten damit, dem Verfahren der Oesterreich-Würzburgischen Bundesmajorität gegenüber, nicht mehr aufschieben. Und selbst dann wenn der Zollverein, wie bisher, nur zum Träger des Zollsystems bestimmt bliebe, könnten wir, wie schon erwähnt, ihn in seiner bisherigen Verfassung nicht beibehalten. Die vorzunehmenden Aenderungen würden, welches auch ihre spezielle Gestaltung sein möchte, sich immer das Ziel stecken, Majoritätsabstimmungen als verbindlich für die Minorität einzuführen, und eine Vertretung der vereinsstaatlichen Bevölkerung herzustellen, welcher die Aufgabe zufiele, die politischen Divergenzen der Regierungen zu vermitteln, und das Zustimmungsrecht sämmtlicher Landesvertretungen in den Einzelstaaten zu ersetzen.

Daß preußische Vorschläge dieser Art bei vielen Vereinsregierungen einen lebhaften Widerstand finden werden, ist vorauszusehen, und es liegt keine Wahrscheinlichkeit vor, daß dieser Widerstand anders und früher als durch den Ausschluß der Betheiligten aus dem von uns neu zu errichtenden Zollverein gebrochen werden wird. Selbst wenn einzelne der bisher dem französischen Vertrage widersprechenden Regierungen Neigung hätten, ihren Widerspruch vor 1866 fallen zu lassen, so würde dies immer nur unter der Voraussetzung geschehen, daß der Zollverein mit uns demnächst in derselben Gestalt wie bisher erneuert werde. Da wir diese Voraussetzung nicht erfüllen können, so ist auch keine Aussicht, den Handelsvertrag in der jetzigen Zollvereinsperiode zur Annahme zu bringen. Es könnte auch den Interessen keiner der Betheiligten entsprechen, irgend welche anderweite Rücksichten dem dürftigen Erfolge zu opfern, daß etwa von 1864 an der Handelsvertrag ins Leben träte, ohne daß die Fortdauer

Digitized by Google

des damit geschaffenen Verhältnisses über den 1. Januar 1866 hinaus an Wahrscheinlichkeit gewänne.

Ich glaube hiernach annehmen zu können, daß unsere Thätigkeit wesentlich darauf gerichtet sein muß, die Verwirklichung unserer Absichten für die Zeit vom 1. Januar 1866 an nach Möglichkeit sicher zu stellen, ohne uns durch die Rücksicht auf Scheinerfolge für die Zwischenzeit irre machen zu lassen. Diese Zwischenzeit wird mit diplomatischen Kämpfen über die Gestaltung der auf 1865 folgenden Zukunft unter allen Umständen ausgefüllt sein. In diesen Kämpfen wird Preußens Stellung in dem Maße stark sein, als unser Vertragsverhältniß zu Frankreich für die Dauer gesichert und unumstößlich erscheint.

Das Handelssystem, welches durch die Verträge Frankreichs mit England, Belgien, Preußen und der Schweiz geschaffen wird, hat eine Bedeutung, welche es der Mehrzahl der Zollvereinsstaaten für die Dauer fast unmöglich macht, demselben ihrerseits nicht anzugehören. Wird nun durch den definitiven Abschluß des Vertrags zwischen Preußen und Frankreich eine Lage geschaffen, vermöge welcher der Zollanschluß an Preußen die alleinige Thür bildet, durch welche die dazwischen liegenden deutschen Staaten dem Gesammtsysteme beitreten können, so sind wir in einer sehr günstigen Lage, um jene Staaten zur Annahme unserer Bedingungen für die Erneuerung des Zollvereins zu vermögen.

Einige der mittelstaatlichen Regierungen haben bereits versucht, direkte Verhandlungen mit Frankreich anzuknüpfen, auf welche letzteres nicht eingegangen ist.

Frankreich macht uns jetzt, in Anknüpfung an den von uns angeregten Additionalvertrag, den Vorschlag, schon jetzt die definitive Verpflichtung zur Einführung der Verträge vom 2. August gegenseitig zu übernehmen. Wenn wir diesen Vorschlag ablehnen, so geben wir damit einen unzweideutigen Beweis, daß die Entschiedenheit, mit welcher wir öffentlich behaupten an dem Handelsvertrage festzuhalten, und den Zollverein nur mit denen fortzusetzen, welche ein Gleiches thun, keine so unbedingte ist, wie wir glauben zu machen wünschen. Wir würden damit gleichzeitig der französischen Regierung einen Anlaß geben, der Festigkeit unserer Entschließungen zu mißtrauen, und sich den Weg zu direkten Verhandlungen mit den anderen Zollvereinsstaaten offen zu halten. Die

Digitized by Google

letztern werden in ihrem Widerstande gegen uns bestärkt, wenn irgend ein Zeichen von Unentschiedenheit in unseren Entschlüssen zu ihrer Kenntniß gelangt; sie werden in ihren Hoffnungen auf Erfolg aber irre werden müssen, wenn unser Verhältniß zu Frankreich durch definitiven Abschluß sicher gestellt wird.

Ich halte hiernach die Annahme des von Frankreich vorgeschlagenen Zusatzes zu dem Additionalvertrage nicht nur für unbedenklich, sondern für einen wesentlichen Vortheil.

Fraglich ist mir nur, ob es sich nicht empfiehlt, von Frankreich in einem Separatartikel die Zusicherung zu verlangen, daß Frankreich direkte Handelsverträge mit den bisherigen Zollvereinsstaaten, so lange die Verträge vom 2. August zwischen uns in Kraft sind, nicht abschließen darf." [1])

4.

18. März 1863. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Errichtung von Alters-Versorgungsanstalten für die arbeitenden Klassen. Vortheile dieser Institute. Interesse des Staates an der Anregung und Förderung derselben.**[2])

„In neuerer Zeit ist die Errichtung von Alters-Versorgungsanstalten vielfach in Anregung gebracht worden. Sie sind aus dem Bestreben hervorgegangen, den arbeitenden Klassen die Gelegenheit darzubieten, sich durch eigene Anstrengung und Sparsamkeit in jüngeren Jahren eine gegen Noth gesicherte Existenz im Alter zu verschaffen. Mit Aufwendung seiner Er-

---

[1]) Unterm 20. Januar 1863 ladet Herr von Bismarck die Ressortminister von Bodelschwingh und Graf Itzenplitz zu Berathungen über den von Seiten der französischen Regierung nunmehr vorgeschlagenen Zusatz zu dem beabsichtigten Additional-Vertrage auf den 22. dess. M. ein. Die Sache kam später dadurch ins Stocken, daß man französischerseits einen Zusatz verlangte, der in Berlin Anlaß gab zur Aufstellung eines Gegensatzes, welcher wiederum in Paris Schwierigkeiten fand. Da bis Nov. 1864 sämmtliche Zollvereinsstaaten ihre Zustimmung zu dem Handelsvertrage mit Frankreich erklärt hatten, so erledigte sich die Angelegenheit ohne Abschluß eines Zusatzvertrags.

[2]) Es ist mit diesem Schreiben ohne Zweifel jene analoge Anregung gemeint, welche in unserm Werke „Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 28 erwähnt ist. Die Zeit der Anregung vermag erst jetzt richtig gestellt zu werden.

Digitized by Google

sparnisse kann der Arbeiter auf diesem Wege sich eine Invalidenpension sicherstellen, so daß er nach Erschöpfung seiner Arbeitskraft nicht im gebrechlichen Alter der öffentlichen Armenpflege anheimzufallen braucht. Es haben daher diese Anstalten die Tendenz, sowohl die Sparsamkeit und sittliche Selbständigkeit im Arbeiterstande zu heben, als auch die Armenpflege zu erleichtern. Ein Arbeiter, welcher sich den Anspruch auf eine solche Pension in ausreichendem Maße erworben hat, wird auch in seinem Alter in der Wahl des Wohnsitzes nicht behindert sein, da die Kommunen nicht zu besorgen brauchen, daß er dem Armenwesen zur Last fallen werde. In allen diesen Richtungen hat die Regierung ein Interesse, die Gründung von Alters-Versorgungsanstalten anzuregen und zu befördern. Es ist diese Angelegenheit auch von dem Central-Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen in Preußen in mehrjährigen Verhandlungen sehr gründlich berathen worden. Derselbe ging zuerst von dem Plane aus, daß ein alle Theile der Monarchie umfassendes centralisirtes Institut unter der Verwaltung der Regierung errichtet und vom Staate auch die Garantie für alle Verpflichtungen der Anstalt übernommen würde. Dieses Projekt begegnete aber im Staatsministerium, dem ein ausgearbeitetes Statut von dem Central-Verein überreicht wurde, vielseitigen und erheblichen Bedenken und es wurde der Antrag durch Verfügung des Handelsministers vom 1. November 1851 abgelehnt. Der Central-Verein hat sich dann auch selbst davon überzeugt, daß es für die Lebensfähigkeit derartiger Einrichtungen erforderlich sein werde, sie auf engere Kreise zu beschränken, und hat durch Vermittelung der Kölnischen Lebens-Versicherungsgesellschaft Concordia eine Alters-Versorgungsanstalt für Berlin und dessen nächste Umgebung im Jahre 1861 ins Leben gerufen. Durch diese Anstalt ist ein Beispiel gegeben, welches eine baldige Nachfolge in anderen Kreisen wünschen läßt. Es wird aber die Regierung sich der Aufgabe nicht entziehen wollen, diese Bestrebungen in ähnlicher Weise wie das Sparkassenwesen, dem sie sich am nächsten anschließen, zu befördern. Wenn die Regierung auch nicht die Verwaltung solcher Anstalten und keine Garantie übernehmen kann, so wird sie doch wegen ihres gemeinnützigen Charakters zu ihrer Gründung die Anregung zu geben und für ihre Beaufsichtigung zu sorgen haben. Die Alters-Versorgungsanstalten werden ebenso wie die Sparkassen eine Angelegenheit sein, welche vornehmlich für die Thätigkeit der Kommunal-Landtage und der

Digitized by Google

Kreisstände sehr geeignet erscheint, die dadurch ein neues fruchtbares Feld ihrer Wirksamkeit gewinnen können.

Eurer Excellenz Erwägung erlaube ich mir daher diese für das Wohl der arbeitenden Klassen sehr wichtige Frage, namentlich in der zuletzt angedeuteten Beziehung anheimzugeben und Hochdieselben um geneigte Aeußerung darüber zu ersuchen."[1])

5.

12. April 1863. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhältnisse der Handwerker und der arbeitenden Klassen. Nothwendigkeit einer ernstlichen Prüfung und Behandlung der Arbeiterfrage durch die Regierung.**

„Der Ausschuß der Patriotischen Vereinigung hat mir die anliegende Abschrift einer Denkschrift[2]) mitgetheilt, welche sich mit den Verhältnissen der Handwerker und der sogenannten arbeitenden Klassen beschäftigt und Ew. Excellenz von dem Ausschuß mittelst Eingabe vom 5. März d. J. überreicht worden ist. Ferner ist mir die beigefügte Eingabe des Schriftstellers Ernst Zander vom 30. v. M. zugegangen, welcher darin gleichfalls seine Ansichten über die von der Regierung in Betreff der Arbeiterfragen zu ergreifenden Maßregeln vorgelegt hat. Ich kann auf die in beiden Schriftstücken gemachten Vorschläge nicht näher eingehen, und es wird auch zuzugeben sein, daß dieselben mehr von einem lebhaften Interesse an jenen wichtigen Fragen, als von einem eindringenden Verständniß der Wege und Mittel, welche der Regierung bei ihrer Behandlung zu Gebote stehen, Zeugniß geben. Eure Excellenz sind mit den Bedürfnissen vertraut, welche sich auf den berührten,

[1]) Der Minister des Innern spricht sich dahin aus, daß das von dem Ministerpräsidenten angeregte Projekt sich nicht verwirklichen lasse.

[2]) Nach Ansicht der Petition war es im Interesse einer conservativen Politik von größter Wichtigkeit, daß die Staatsregierung dem Handwerker- und Arbeiterstande zu Hülfe kam, selbst auch nur durch die Bezeigung ihres Interesses für die Sache. „Wir wissen sehr wohl, daß die Forderungen des Handwerks und der Arbeit sich zum Theil zuwiderlaufen, z. B. hinsichtlich der Theorie der Gewerbefreiheit, ebenso daß eine thörichte Schwärmerei Alles von der Regierung zu erwarten geneigt ist. Aber wir meinen, die Thatsache sei nicht zu übersehen, daß man etwas von der Regierung erwartet, und sind der Ansicht, daß in der That Manches und gerade nach der Richtung geschehen könne, den Handwerks- und Arbeiterstand zu höherem Ehrgefühl und zur Selbstthätigkeit zu erziehen."

Digitized by Google

ebenso in sozialer wie politischer Hinsicht bedeutungsvollen Gebieten geltend machen und es würde nicht angemessen erscheinen, wenn ich vorgreifend bezügliche Gesichtspunkte aufzustellen versuchte oder auf die Erfahrungen und Vorschläge sachkundiger Männer, wie des auf dem Gebiete der sozialen Frage sehr verdienstvollen Professors Huber in Wernigerode aufmerksam machen wollte. Doch kann ich es mir nicht versagen, meine warme Theilnahme für diese Angelegenheit und die Ueberzeugung auszusprechen, daß die Regierung auch aus politischen Gründen dieselbe ernstlich zu prüfen und mit Nachdruck zu behandeln hat. Ich werde daher für alle Maßregeln, welche Ew. Excellenz in Ihrem Ressort in dieser Richtung einzuleiten beabsichtigen, zu jeder Mitwirkung bereit sein, welche Ew. Excellenz wünschenswerth erscheint." [1])

6.

15. April 1863. **Erlaß an den Grafen Münster in Cassel, betreffend die Haltung Kurhessens zu dem Zoll- und Handelsvertrage. Ein Zusammenhalten der deutschen Staaten hauptsächlich im Interesse der kleineren geboten.**

„Ew. Hochgeboren Bericht vom 8. d. M. habe ich mit Interesse gelesen. Ich bin mit der Haltung, welche Sie eingenommen und mit den Aeußerungen, welche Sie namentlich auch in Bezug auf die schwebenden Fragen der Handelspolitik [2]) gegen die Kurfürstlichen Minister abgegeben haben, voll-

[1]) Nach Inhalt des von dem Handelsminister dem Ausschuß der Patriotischen Vereinigung ertheilten Bescheides vom 22. April 1863 war auch er damit einverstanden, daß die Handwerker und die gewerblichen Arbeiter in der Association den Weg zu erkennen haben, auf welchem sie im Stande sind, sich den für die Konkurrenz mit größeren Unternehmern, also für die Erwerbung oder Erhaltung wirthschaftlicher Selbständigkeit erforderlichen Kredit zu verschaffen, und die Mittel zur Ansammlung eigenen Kapitals zu gewinnen.

[2]) Nach einem Erlasse vom 22. März 1863 sollte es zu den hauptsächlichsten Aufgaben der von dem Berichterstatter in Cassel zu entfaltenden amtlichen Wirksamkeit gehören, Kurhessen zum Anschluß an die preußische Handelspolitik, zum Festhalten am Zollverein, und damit indirekt auch zum Anschluß an die Handelsverträge mit Frankreich vom 2. August 1862 zu bestimmen. Zum Verständniß der folgenden, auf die Zollvereinskrisis bezüglichen Urkunden ist Nachstehendes zu bemerken: Der deutsche Zollverein, zu welchem mit Preußen fast alle deutschen Mittel- und Kleinstaaten (mit Ausnahme Mecklenburgs und der Hansestädte) gehörten, beruhte auf freien Verträgen, welche alle 12 Jahre erneut werden mußten. Der gegenwärtige Vertragszeitraum lief mit dem Jahre 1865 ab, und es handelte sich jetzt darum, festzustellen, ob von 1866 ab alle

Digitized by Google

kommen einverstanden. Es entspricht der Absicht Seiner Majestät des Königs, unseres Allergnädigsten Herrn, die freundschaftlichen Beziehungen zu der Regierung Seiner Königlichen Hoheit des Kurfürsten mehr und mehr befestigt und enger geknüpft zu sehen. Indem Ew. Hochgeboren dies in Ihren ferneren Unterhaltungen betonen wollen, werden Sie zugleich bemerken können, daß gerade in jetziger Zeit ein aufrichtiges Zusammenhalten der deutschen Staaten nothwendiger erscheine denn je, und daß nur auf solchem Wege abenteuerlichen Plänen des Auslandes, über welche man sich nicht täuschen dürfe, entgegenzuwirken sei. Man kann sich nicht verhehlen, daß Erschütterungen des europäischen Rechtssystems in ihren letzten Wirkungen vorzugsweise den kleineren Staaten gefährlich werden können.

Im Anschlusse an diese allgemeinen Betrachtungen werden Ew. Hoch-

---

bisherigen Glieder des Zollvereins auf fernere 12 Jahre bei demselben verbleiben wollten. Preußen hatte im Namen und im Auftrage des Zollvereins am 2. August 1862 einen Handelsvertrag mit Frankreich abgeschlossen, welcher für den Gewerbebetrieb und den Handel Deutschlands von Vortheil schien. Mehrere Staaten aber (Bayern an der Spitze) hatten auf Anregung Oesterreichs gegen jenen Handelsvertrag allerlei Ausstellungen gemacht und sich schließlich geweigert, demselben ihre Zustimmung zu ertheilen. Sie verlangten, daß der Zollverein vor Allem in eine enge Verbindung mit Oesterreich trete und daß der Vertrag mit Frankreich nur insoweit in Geltung komme, als dies mit jener Vorbedingung vereinbar sei. Preußen, welches ohnedies Frankreich gegenüber an den Vertrag rechtlich gebunden war, konnte denselben jedoch nicht aufgeben, ohne dem Gewerbe und Verkehr des eigenen Landes den größten Schaden zuzufügen. Nachdem mit den Gegnern des Handelsvertrags lange vergeblich hin und her berathen war, lud Preußen sämmtliche Mitglieder des Zollvereins zu einer Konferenz nach Berlin ein, damit man hier endlich darüber ins Klare komme, welche Regierungen den Handelsvertrag anzunehmen und also im Zollvereine zu bleiben gedachten, und welche nicht. Die Konferenz trat am 5. Dezember 1863 zusammen und ihre Berathungen gaben Anfangs Grund zur Hoffnung auf eine schließliche Einigung. Als aber die Versammlung Ostern 1864 wieder eröffnet werden sollte, versuchte die bayerische Regierung durch wiederholte Ausflüchte und Verzögerungen die Verhandlungen ins Stocken zu bringen, bis die preußische Regierung, um jeder ferneren Verschleppung vorzubeugen, die Wiedereröffnung der Konferenz auf den 2. Mai 1864 festsetzte. Bei dem Zusammentritt der Versammlung an dem genannten Tage fehlten die Abgesandten von Bayern, Württemberg, Nassau, Darmstadt und Hannover. Diese Staaten schienen entschlossen zu sein, an einem Zollvereine, welchem der Handelsvertrag zu Grunde lag, nicht theilzunehmen. Die preußische Regierung knüpfte demzufolge mit denjenigen deutschen Staaten, welche sich dem Handelsvertrage geneigt gezeigt hatten, unmittelbare Verhandlungen an, um mit ihnen die Bedingungen festzusetzen, unter welchen sie dem künftigen Zollvereine angehören wollten.

Digitized by Google

geboren leicht Gelegenheit finden, ohne Verletzung heſſiſchen Selbſtgefühls, darauf hinzuweiſen, daß die Intereſſen des Kurſtaates, nach ſeiner geographiſchen Lage am ſicherſten durch ſein Zuſammenhalten mit Preußen gewahrt werden und daß die gegenſeitigen politiſchen Beziehungen in dieſem Augenblick durch die Stellung zu der Zoll- und Handelsfrage, wie ſie durch die Verträge mit Frankreich geſtaltet iſt, bedingt werden. Kurheſſen iſt der einzige Zollvereinsſtaat, welcher ſich noch nicht geäußert hat, und ich ſehe in der That kein Motiv für ferneres Schweigen. Iſt die handelspolitiſche Entwickelung erſt weiter gediehen, ſo wird Kurheſſen ſich doch nicht entziehen können, ſeine Zuſtimmung zu geben; ſtimmt es jetzt zu, ſo kann es ſich ein Verdienſt erwerben, das ſeines Eindrucks nicht verfehlen wird, und deſſen wir gern eingedenk bleiben werden, wenn bei der Erneuerung des Zollvereins die eine oder die andere, Kurheſſen beſonders intereſſirende Frage zur Sprache kommt.

Indem ich mich für jetzt auf vorſtehende Andeutungen beſchränke, erſuche ich Ew. Hochgeboren, Sich demgemäß zunächſt nur mündlich und vertraulich zu äußern. Glauben Sie danach mit einiger Beſtimmtheit auf ein Jawort rechnen zu dürfen, ſo bin ich bereit, Sie zu einer ſchriftlichen Anregung zu ermächtigen."[1])

30. Oktober 1863. Herr von Bismarck erſucht den Handelsminiſter Grafen Itzenplitz, den Regierungsrath von Keudell als Kommiſſar des Kgl. Staatsminiſteriums an der Konferenz über den Entwurf eines Genoſſenſchaftsgeſetzes[2]) theilnehmen zu laſſen, „um von dem Gange dieſer wichtigen Sache auf kürzeſtem Wege Kenntniß zu erhalten."[3])

---

[1]) Wegen der Verhandlungen mit Oldenburg und Hannover vgl. Urk. 16. Wegen der Beendigung der Differenz mit Kurheſſen vgl. die Schlußnote zu Urk. 16.

[2]) Die Anregung zu dieſem Geſetzentwurf ging von dem Abgeordneten Schulze-Delitzſch aus.

[3]) Als Frucht der kommiſſariſchen Berathungen legten der Handelsminiſter und der Juſtizminiſter im Dezember 1863 Herrn von Bismarck den Entwurf zu einem Geſetze, betreffend die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthſchaftsgenoſſenſchaften, vor. Dieſer Geſetzentwurf wurde indeſſen erſt im Februar 1866 dem Herrenhauſe zur Berathung unterbreitet. Vgl. das preußiſche Geſetz, betr. die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthſchaftsgenoſſenſchaften, vom 27. März 1867 (Preußiſche Geſetz-Sammlung Seite 501).

Digitized by Google

7.

16. November 1863. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau. Die geeignetste Linie für eine Eisenbahn nach Stolp.**

(Einverständniß mit der Konzessionsertheilung einer Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau.) „Was indessen die gleichzeitig in Aussicht genommene Abzweigung von einem Punkte dieser Bahn nach Stolp betrifft, so erlaube ich mir in Beziehung hierauf Folgendes zu bemerken:

Es entspricht vollständig meiner Auffassung, für die Hereinziehung von Stolp in das Eisenbahnnetz Sorge zu tragen. Zu diesem Ende wird jedoch meines Dafürhaltens in erster Stelle die Ausführung einer Bahn von Cöslin nach Stolp ins Auge zu fassen, und diesem Projekte namentlich der Vorzug vor einer etwaigen Anschlußbahn Bublitz-Stolp einzuräumen sein. Die Linie Cöslin-Stolp — deren Fortführung durch das Küstengebiet nach Danzig demnächst zu erstreben sein würde — erachte ich im Interesse der Küstenvertheidigung für die ungleich wichtigere. Auch abgesehen von diesem Interesse bin ich der Ansicht, daß die Linie Cöslin-Stolp den allgemeinen Verkehrsinteressen vorzugsweise entsprechen und die meiste Gewähr der Ertragsfähigkeit bieten würde.“ [1])

---

[1]) Der Handelsminister theilt die Ansicht, daß die Fortsetzung der Hinterpommerschen Bahn von Cöslin nach Stolp zweckmäßiger sei, als die Herstellung einer Anschlußbahn von einem geeigneten Punkte der Belgard-Dirschauer Bahn nach Stolp (Schreiben vom 19. November 1863).

Zum Verständniß späterer Verhandlungen über das Eisenbahnwesen werden einige Notizen über die Entwickelung desselben in Preußen erwünscht sein. Die Länge der Eisenbahnen in ganz Preußen betrug am Schlusse des Jahres 1860: 705 Meilen; dazu sind 1861: 25¾ Meilen, 1862: 18 Meilen, 1863: 42¾ Meilen hinzukommen, in den drei Jahren also 86½ Meile, so daß Ende 1863 im Ganzen 792 Meilen im Betrieb waren. Davon kamen auf die einzelnen Provinzen: Preußen etwa 70, Posen 56, Brandenburg 113½, Pommern 58½, Schlesien 156, Sachsen 95, Westfalen 97½, Rheinprovinz 151 Meilen. Im ganzen preußischen Staat kam etwa auf 6½ Quadratmeilen 1 Meile Eisenbahn; unter den fünf europäischen Großmächten stand Preußen danach in der Mitte, hinter Großbritannien, Frankreich fast gleich, vor Oesterreich und Rußland weit voraus. Der Gesammtgewinn des Staates aus den Eisenbahnen im Jahre 1863 betrug 4 932 802 Thlr.

Digitized by Google

8.

24. Februar 1864. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn-Verhandlungen mit Mecklenburg zum Zwecke einer direkten Schienenverbindung zwischen Stettin und Hamburg. Der Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Bahn.**

„Eure Excellenzen haben Sich in dem Schreiben vom 8. d. M. dafür ausgesprochen, auf den Vorschlag, welchen das Großherzoglich mecklenburg-schwerinsche Ministerium in seinem Schreiben vom 8. September v. J. zum Zwecke der Wiederaufnahme der seit dem Jahre 1861 ruhen gebliebenen kommissarischen Eisenbahnverhandlungen gemacht hat, nicht einzugehen, die Wiederaufnahme dieser Verhandlungen vielmehr fortdauernd an die Bedingung zu knüpfen, daß durch dieselben die vollständige Beseitigung des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu erlangen und vertragsmäßig sicherzustellen sei. Nach sorgfältiger Erwägung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse glaube ich dieser Auffassung meinerseits nicht beitreten zu können.

Vom Standpunkte meines Ressorts kann ich es im Allgemeinen nicht für rathsam erachten, unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen auf eine uns zur Seite stehende Regierung in einer Angelegenheit wie die vorliegende einen Druck auszuüben, dessen Wirkungen offenbar nur geeignet sein können, die uns günstigen Dispositionen zu schwächen. Diesem Momente glaube ich in der Frage, um welche es sich hier handelt, um so mehr ein entscheidendes Gewicht beimessen zu dürfen, als die Zweckmäßigkeit der Verbindung, in welche die Angelegenheit des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn mit den projektirten neuen Eisenbahnanschlüssen gebracht ist, mir an und für sich erheblichen Bedenken zu unterliegen scheint. Ich erlaube mir in dieser Hinsicht hervorzuheben, daß die Verkehrsinteressen Stettins begründeten Anspruch darauf haben dürften, durch diesseitige Zulassung und Förderung der direkteren Schienenverbindung zwischen Stettin und Hamburg endlich diejenige Vorbegünstigung ausgeglichen zu sehen, welche Berlin seit der Herstellung der Berlin-Hamburger Bahn auf Kosten Stettins genossen hat. Ich verkenne nicht, daß aus dem Fortbestande einer Durchgangsabgabe auf der Berlin-Hamburger Bahn für die

Digitized by Google

neue Konkurrenzbahn der letzteren gewisse Vortheile erwachsen könnten; doch glaube ich, daß eine Ableitung des Verkehrs, welcher seine natürliche Richtung überhaupt mittelst der Berlin-Hamburger Bahn zu verfolgen hat, in beträchtlicherem Umfange dadurch wohl nicht herbeigeführt werden würde, namentlich, wenn eine Verminderung jener Transitabgabe hinzutritt. Das eigentliche Feld, auf welchem die Aufgabe der Abminderung und insbesondere diejenige der vollständigen Beseitigung des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Bahn zu lösen ist, scheint mir in der Förderung und Sicherstellung derjenigen Eisenbahnprojekte gegeben zu sein, die eine Konkurrenz mit der Berlin-Hamburger Bahn auf dem linken Elbufer bezwecken.

Nachdem die mecklenburgische Regierung nunmehr bereits ihre Geneigtheit dazu erklärt hat, auf einen Theil der Transitabgabe zu verzichten, kann ich es meinerseits daher nur für empfehlenswerth erachten, auf eine nähere Verhandlung hierüber einzugehen, für die Herabsetzung des Transitzolls eine möglichst große Ausdehnung zu erlangen und das Zustandekommen der Eisenbahnverbindungen Pasewalk-Güstrow und Stralsund-Rostock nicht durch das fortgesetzte Verlangen eines definitiven Verzichtes der mecklenburgischen Regierung fernerweit in Frage zu stellen.

Wenn man sich die Bedeutung vergegenwärtigt, welche die Summen, um die es sich handelt, für die Finanzen Mecklenburgs haben, und welche nach Verhältniß der Einwohnerzahl Preußens der 30mal größere Betrag für uns haben würde, so ist es nicht wahrscheinlich, daß die mecklenburgische Regierung das verlangte Opfer bringen werde, vielmehr anzunehmen, daß die fraglichen Eisenbahnen, deren eine für die weitere Verbindung Hamburgs mit den Ostprovinzen von hoher Wichtigkeit ist, unvollendet bleiben, und die jetzigen Sätze des Transitzolls unvermindert fortbestehen." [1])

9.

31. März 1864. **Erlaß an den Königl. preuß. außerordentlichen Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betreffend die Anlage eines Kanals zur Verbindung der Nord- und Ostsee. Appell an das Interesse des Kaisers Napoleon für das Projekt.**

„Bekanntlich ist schon zu wiederholten Malen die Anlegung eines,

[1]) Kurze Zeit darauf erfolgt die Wiederaufnahme der seit dem Jahr 1861 ruhen gebliebenen Eisenbahnverhandlung mit Mecklenburg.

Digitized by Google

auch für große und tiefgehende Schiffe zugänglichen Kanals zur Verbindung der Nord- und Ostsee in Frage gekommen. Die Wichtigkeit eines solchen Kanals für die internationalen Verkehrsverhältnisse springt in die Augen. Ist die Bedeutung auch nicht vollkommen gleich mit der des Suezkanals zu stellen, so treffen doch beide Verbindungen in mannigfachen Analogieen zusammen. Die Bildung einer Aktiengesellschaft zur Herstellung jener Verbindung ist bereits im Werke; die Einleitung der erforderlichen technischen Vorarbeiten liegt diesseits in der Absicht; der Augenblick erscheint günstig, um die Schwierigkeiten zu besiegen, welche seitens der Königlich dänischen Regierung bisher entgegengestellt worden sind; es versteht sich von selbst, daß durch die Anlegung jenes Kanals den staatsrechtlichen Beziehungen der Länder, welche der Kanal durchschneiden wird, in keiner Weise vorgegriffen werden soll. Ich darf mich überzeugt halten, daß S. M. der Kaiser der Franzosen in seiner großartigen und hochherzigen Auffassung der internationalen Verkehrsverhältnisse auch der Herstellung jener Verbindung der Nord- und Ostsee ein lebendiges Interesse zuwenden werde.

Es würde mir angenehm sein, wenn Ew. Excellenz die Auffassungen des Kaisers in dieser Hinsicht auf geeignetem Wege vertraulich ermitteln und mir von dem Erfolge Ihrer Bemühungen Nachricht geben wollten." [1])

---

[1]) Am 5. April 1864 berichtete Graf von der Goltz über die Aufnahme der Mittheilung in Paris. Drouyn de Lhuys habe sich insbesondere über die dem Kanal zu gebende Richtung interessirt, ob der Kanal zugleich die Grenze zwischen Deutschland und Dänemark abgeben solle, ob das Danewerk diesseits oder jenseits des Kanals liegen würde. Dem Kaiser Napoleon habe der Appell sichtlich geschmeichelt, und er habe im Uebrigen ungefähr dieselben Fragen gestellt, wie Drouyn de Lhuys. Hierauf ergeht folgende telegraphische Mittheilung an den Botschafter in Paris: „Es liegen zwei Kanal-Projekte vor, das eine von Eckernförde durch den Witten-See über Rendsburg nach Brunsbüttel, schon 1849 beabsichtigt, das andere von Neustadt an der Lübecker Bucht direkt nach Brunsbüttel in die Elbemündung." In der Nr. 41 vom 5. Oktober 1864 schrieb die Provinzial-Korrespondenz: „Durch die gänzliche Lostrennung Schleswig-Holsteins von Dänemark ist bekanntlich auch die Möglichkeit gewonnen, einen Kanal zwischen der Nord- und der Ostsee anzulegen, ein Werk, welches für die Herzogthümer selbst, wie für ganz Deutschland, für Handel und Marine von höchster Wichtigkeit ist und darum deutscherseits schon seit vielen Jahren, doch bisher vergeblich, herbeigewünscht war. Die preußische Regierung hat dieser Angelegenheit von vorn herein die größte Aufmerksamkeit zugewendet und die Vorarbeiten für das Werk ernstlich in die Hand genommen. Selbstverständlich erfordert dasselbe zunächst sehr schwierige und umfangreiche Untersuchungen von Seiten der Sachverständigen. Ein hierzu eingesetztes Komitee unter Vorsitz des erfahrenen Staatsmannes, früheren Ministers Freiherrn von der Heydt, hat jetzt seine Arbeit so weit vollendet, daß die Regierung nunmehr der Ausführung

Digitized by Google

10.

11. Mai 1864. **Vertrauliches Schreiben an den Landrath Freiherrn von Rosenberg in Waldenburg in Schlesien, betreffend die Beschwerde der Weber aus dem Waldenburger Kreise gegen die Fabrikherren.**[1])

„Ew. Hochwohlgeboren dürfte bekannt sein, daß eine Deputation der Weber des Waldenburger Kreises hierher gekommen ist, um S. M. dem König eine Bittschrift, betreffend die Abhülfe ihres Nothstandes, zu überreichen. Dieselbe bestand aus folgenden drei in Wüstegiersdorf wohnhaften Webern: 1. Carl August Ansorge aus Nieder-, 2. Joh. Wilh. Baudius aus Ober- und 3. Florian Paul aus Nieder-Wüstegiersdorf.

---

des Unternehmens in Kürze näher treten dürfte. Einstweilen hat man bei Eckernförde bereits mit vorbereitenden Vermessungen und Peilungen begonnen." Vgl. Urk. 31.

[1]) Am 15. Juni 1864 schrieb die Provinzial-Korrespondenz über diese Frage: Die schlesischen Weber haben bekanntlich vor Kurzem eine Deputation an Se. Majestät den König entsandt, deren ergreifende Schilderung der Arbeitsverhältnisse im schlesischen Gebirge von Neuem die volle Theilnahme des Fürsten und die Fürsorge der Staatsregierung für die Weber angeregt hat. Die Regierung ist fern von dem Wahne, ihrerseits Einrichtungen schaffen zu können, durch welche der Armuth und Noth in der Arbeiterbevölkerung, insoweit dieselben mit den mannigfachen Schwankungen des industriellen Lebens überhaupt zusammenhängen, durchgreifend abgeholfen werden könnte; diejenigen, welche derartige Verheißungen machen wollten, würden durch Erregung trügerischer Hoffnungen ein Verbrechen gegen die armen Arbeiter selbst begehen. Wenn es sich aber um so dauernde und so tief gehende Nothstände handelt, wie sie in der schlesischen Weberbevölkerung nun schon seit Jahrzehnten immer aufs Neue hervortreten, so darf eine wahrhaft landesväterliche Verwaltung, wie es die preußische von je her und in allem Wechsel der Zeiten gewesen ist, nicht unterlassen, wenigstens Alles sorglich in Betracht zu ziehen und zu versuchen, was vielleicht den Weg zur Abhülfe eröffnen kann. Obwohl die Regierung auch seither schon durch ihre Behörden jeder Zeit die genauesten und gewissenhaftesten Ermittelungen über die Zustände der Weber eingezogen und die Mittel und Wege zur Erleichterung ihrer Lage mannigfach erwogen hat, so soll doch gegenwärtig noch ein Versuch gemacht werden, den Ursachen des Nothstandes und den Möglichkeiten einer Hülfe durch eine allseitige, eindringliche und völlig unbefangene Untersuchung wowöglich auf den Grund zu kommen. Zu dem Zweck hat die Staatsregierung einem durch umfassende Sachkenntniß, Klarheit und Schärfe des Urtheils und thatkräftiges Wollen ausgezeichneten Mann, den früheren Oberbürgermeister von Breslau, Geheimen und Ober-Regierungsrath Dr. Elwanger, welcher durch langjährigen Besitz im Kreise Reichenbach den betreffenden Verhältnissen auch persönlich nahe gestanden hat, den Auftrag ertheilt, in Gemeinschaft mit den hervorragendsten Autoritäten der betheiligten Kreise und mit Vertretern aller dabei in Betracht kommenden Interessen die Lage, die Bedürfnisse, die Anträge und Wünsche der armen Weberbevölkerung sorgfältig

Digitized by Google

Dieselben haben in der ihnen von S. M. dem Könige gewährten Audienz namentlich angeführt, daß sie, sowie neun andere Weber von ihren Fabrikherren, dem Kommerzienrath R. Reichenheim und Kauffmann in Blumenau, aus ihrer Stellung entlassen seien, weil sie die erwähnte Petition eingereicht hätten. S. M. der König haben über diese Thatsache Ihre entschiedene Mißbilligung zu äußern geruht.

Da die erwähnten zwölf Weber sich augenblicklich ohne Arbeit und daher ohne Erwerbsmittel befinden, so beehre ich mich Ew. Hochwohlgeboren zu ersuchen, die anliegenden 120 Thaler zur Unterstützung derselben verwenden zu wollen.

Zugleich spreche ich dabei die Bitte aus, daß sich Ew. Hochwohlgeboren dieser Leute, soweit es möglich ist, annehmen und sie in ihren auf Beschaffung anderweiter Arbeit gerichteten Bestrebungen unterstützen." [1])

---

zu untersuchen und zu erörtern. Wenn unter solcher Leitung die Arbeiter Gelegenheit erhalten, ihre Sache gegenüber den Arbeitgebern nach allen Richtungen eingehend zur Sprache zu bringen, wenn die beiderseitigen Interessen, Gesichtspunkte und Wünsche unter Betheiligung erfahrener Verwaltungs-Beamten, Grundbesitzer, Armenpfleger u. s. w. unbefangen und gründlich besprochen werden, so wird sich ergeben müssen, inwieweit überhaupt den vorhandenen Mißständen wenigstens annähernd und allmälig abgeholfen werden kann, und welche Mittel und Wege theils von den Arbeitern selbst, theils von den Arbeitgebern, theils von den Gemeinden, theils endlich von der Staatsverwaltung dazu anzuwenden sind. Die Weberbevölkerung wird in der getroffenen Maßregel zunächst jedenfalls erkennen, wie ernst es dem König und seiner Regierung um die Verbesserung ihrer Lage zu thun ist. Vgl. auch das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 29.

[1]) Am gleichen Tage (11. Mai 1864) drückte Herr von Bismarck dem Landrath Olearius in Reichenbach in Schlesien gegenüber den Wunsch aus, mit demselben über die Lage der schlesischen Weber und die etwaigen Mittel zur Hebung ihres Nothstandes eine mündliche Rücksprache zu nehmen. „Sollten es daher Ihre dienstlichen Obliegenheiten gestatten, so würde ich Sie ersuchen, zu diesem Behuf Sich in der nächsten Zeit hierher begeben zu wollen." Der Landrath Olearius entspricht diesem Wunsche bereits nach 2 Tagen. Vgl. die folgende Urkunde. — Erst ein kürzlich erschienener Artikel der Staatsbürger-Zeitung (Nr. 275 v. 18. Nov. 1888) erinnerte an das hier erwähnte Erscheinen der Arbeiter vor des Königs Thron, und kam zu dem Schlusse, der Niedergang der Fortschrittspartei datire eigentlich von ihrer Vernachlässigung der socialen Reform. „Wir greifen, um dies darzuthun, zurück auf die Blüthezeit Lassalles, auf jene Zeit, in welcher die Fortschrittspartei ihre tüchtigsten Kämpen auf dem volkswirthschaftlichen Gebiet auswählte, um den Lehren Lassalles, die man ohne weiteres als Irrlehren bezeichnete, des „Neulings auf diesem Gebiete", entgegenzutreten. Der preußische Ministerpräsident v. Bismarck dachte anders über die Sache; er ahmte den Bienen nach, die auch aus giftigen Blumen Honig saugen, das heißt: er unterwarf die Lehren Lassalles einer sorgfältigen Prüfung und fand manches Goldkörnchen der Wahrheit, das sich wohl des Aufhebens lohnte.

Digitized by Google

11.

25. Mai 1864. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Niedersetzung einer Kommission zur Berathung der Weber-Verhältnisse in Schlesien und verwandter Nothstände.**

„Ew. Excellenzen beehre ich mich in der Anlage den Bericht zur Kenntnißnahme und weiteren Veranlassung zu übersenden, welchen der Landrath Olearius über die Weberverhältnisse im schlesischen Eulengebirge erstattet hat.

Indem ich Ew. Excellenzen ersuche, diese Angelegenheit in einer der nächsten Sitzungen des Staatsministeriums zur Sprache bringen zu wollen, erlaube ich mir dabei Ihrer Erwägung anheim zu geben, ob es sich nicht in Ausführung der Allerh. Ordre vom 12. d. M. umsomehr empfehlen möchte, eine besondere Kommission einzusetzen, als auch von anderen Arbeiterklassen, z. B. den hiesigen Buchdruckergehilfen ähnliche Petitionen in Aussicht stehen.

Sollten Ew. Excellenzen sich mit dieser Auffassung einverstanden erklären, so würde ich die Zuziehung geeigneter sachverständiger Männer für wünschenswerth erachten und erlaube ich mir in dieser Beziehung die Aufmerksamkeit Ew. Excellenzen auf den Ober- und Geheimen Regierungsrath a. D. Oberbürgermeister Dr. Elwanger, den Professor Huber und den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Krausnick zu richten.“ [1])

12.

31. Mai 1864. **Vertrauliches Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Wahrung der amtlichen Unparteilichkeit in der Angelegenheit der Weber des Waldenburger Kreises.**

„In der Angelegenheit, betreffend die Weber des Waldenburger Kreises, beehre ich mich Ew. Excellenz

---

Die Fortschrittspartei hatte nichts eiligeres zu thun, als Herrn v. Bismarck wegen seiner Freundlichkeit, die er für den „Volksfeind“ Lassalle empfand, zu denunciren und dieser Denunciation in heftigen Reden Ausdruck zu geben.“

[1]) Mittels Schreibens vom 26. Mai 1864 ersuchte Herr von Bismarck auch den in Karlsbad weilenden Landrath in Waldenburg, Freiherrn von Rosenberg, bei dessen Rückreise ihn (den Ministerpräsidenten) zu besuchen, um über die Waldenburger Angelegenheit weitere Rücksprache zu nehmen. „Sollte es Ihre dortige Kur gestatten, mir über die Lage der Weber in Ihrem

Digitized by Google

1. ein Schreiben an den Landrath Frhrn. von Rosenberg vom 11. d. M.,
2. einen Bericht des Landrathsamts-Verwesers, Regierungs-Referendarius Böhm vom 26. d. M.

zur Kenntnißnahme zu übersenden und dabei Folgendes zu bemerken:

Wie Ew. Excellenz bekannt sein dürfte, sind die Mitglieder der Weber-Deputation und noch neun andere Weber wegen der Beschwerden, welche Se. Majestät durch die Deputation entgegengenommen, von Reichenheim und Kaufmann entlassen worden. Se. Majestät haben, nachdem die hülflose Lage dieser Arbeiter durch die Deputation zur Allerhöchsten Kenntniß gelangt war, befohlen, einstweilen dafür zu sorgen, daß dieselben mit ihren Familien nicht Noth litten, und habe ich zu diesem Zweck dem Landrath Freiherrn von Rosenberg 120 Thlr. übersandt. Bei der Beurlaubung des Freiherrn von Rosenberg hat der zeitige Verweser, Regierungs-Referendarius Böhm, statt die ihm aufgetragene, als dringend bezeichnete Vertheilung der qu. Unterstützung zu bewirken, in dem oben allegirten Bericht sich nicht allein gegen eine solche überhaupt ausgesprochen, sondern auch Anlaß genommen, in die ihm gar nicht aufgegebene Erörterung der Lohnverhältnisse der Weber einzutreten. Er ist dabei, wie mir scheint, in einseitiger Weise zu Werke gegangen, indem er, statt beide Theile zu hören, sich allein auf die Vernehmung der Fabrikbesitzer beschränkt und für dieselbe den in Giersdorf stationirten und daher wohl kaum vollständig parteilosen Gensdarm benutzt hat. Er geht dabei soweit, daß er in seinem amtlichen Bericht von der durch die „Regierungspartei intendirten Aufregung der Arbeiter" spricht, obgleich ihm die denselben von Sr. Majestät dem Könige gewährte Audienz bekannt war.

Indem ich Ew. Excellenz ersuche, den qu. Bericht einer Durchsicht würdigen zu wollen, glaube ich annehmen zu dürfen, daß die gesammte Fassung desselben auch Hochdenselben die Ueberzeugung gewähren wird, wie der Regierungs-Referendarius Böhm den parteilosen Standpunkt, von welchem allein diese schwierige Angelegenheit richtig aufgefaßt und dem staatlichen Gesammtinteresse entsprechend behandelt werden kann, nicht einnimmt, sondern sich ausschließlich mit den Interessen und Einflüssen der Arbeitgeber identificirt. Eine derartige Haltung der amtlichen Organe widerspricht den

Kreise und die etwa vorzuschlagenden Abhülfemaßregeln Mittheilung machen zu können, so würde mir eine solche erwünscht sein." Vgl. die folgende Urkunde.

Digitized by Google

Intentionen der Allerh. Ordre vom 12. d. M., welche die unparteiische Ermittelung des Sachverhalts anordnet. Da der Regierungs-Referendarius Böhm übrigens mit der Verwaltung des Kreises erst seit Kurzem betraut ist und daher die einschläglichen Verhältnisse nicht aus eigener Anschauung und Erfahrung kennt, so möchte ich aus der Bestimmtheit, mit welcher derselbe seine einseitige Auffassung im Widerspruch gegen die der höchsten Staatsbehörden vertritt, den Schluß ziehen, daß ihm die Reife des Urtheils und die Folgsamkeit gegen höhere Anordnungen fehlt, welche für die selbstständige Verwaltung des Landrathsamts erforderlich sind. Aus diesen Gründen kann ich nicht umhin, Ew. Excellenz zu ersuchen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht die Rückberufung des Regierungs-Referendarius Böhm erforderlich sein dürfte, um die Ausführung der Ordre vom 12. d. M. in einer der Allerhöchsten Intention entsprechenden Weise zu sichern. Ebenso läßt sich annehmen, daß die Berichte des in Wüstegiersdorf stationirten Gensdarms nicht den Charakter vollständiger Parteilosigkeit tragen." [1])

13.

31. Mai 1864. **Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Weberverhältnisse im Waldenburger Kreise. Werkthätiges Eintreten für die Nothleidenden.**

„Ew. Hochwohlgeboren sage ich für die Mittheilung vom 28. d. M.[2]) meinen verbindlichen Dank, indem ich mich mit den von Ihnen in der Weber-Angelegenheit des Waldenburger Kreises getroffenen Maßregeln einverstanden erkläre.

Die von Ihnen noch beantragten 2200 Thaler werden Sie in nächster Zeit erhalten; ebenso werden Sie durch Vermittelung des Königl. Ober-Präsidiums von dem Verweser des Landrathsamts des Waldenburger Kreises

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Nach diesem Berichte vertheilte der Landrath zunächst an die nach Berlin als Deputirte gereisten 13 Weber, welche zu Hause vielfachen Verfolgungen ausgesetzt waren, 86 Thaler zur Bestreitung ihrer dringendsten Bedürfnisse. Von diesen Webern wollten sich 11 associiren und gemeinschaftlich arbeiten, wozu eine Unterstützung von 2908 Thalern erforderlich war. Da Herr von Bismarck ihm bereits 1000 Thaler hatte zugehen lassen, so bat er noch um einen Zuschuß von rund 2200 Thalern.

Digitized by Google

diejenigen 120 Thaler erhalten, welche zur Linderung der augenblicklichen Noth der entlassenen Weber demselben überwiesen waren.

Es wird mir sehr erwünscht sein, wenn Sie mir über den Fortgang der qu. Angelegenheit demnächst weitere Mittheilung machen wollen." [1])

14.

17. Juni 1864. **Vertrauliches Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Enquete über die Weber-Zustände im Waldenburger Kreise.**

„Ew. Hochwohlgeboren unterlasse ich nicht zu benachrichtigen, daß beschlossen ist, zur Untersuchung der Weberzustände im Waldenburger Kreise eine besondere Kommission unter Leitung des Geheimen Ober-Regierungsraths a. D. Dr. Elwanger einzusetzen. Dieselbe soll aus Vertretern der Arbeitgeber sowie der Arbeitnehmer und aus einigen mit den Verhältnissen vertrauten Grundbesitzern oder sonstigen Privaten und einem oder einigen der mit der Kreisverwaltung betrauten Beamten gebildet werden.

Die Kommission soll im kontradiktorischen Wege das Verhältniß der Arbeitslöhne und der Lebensbedürfnisse feststellen, sowie Abhülfe-Maßregeln in Vorschlag bringen; namentlich sich über die Aufhebung des Verbots der Koalitionen äußern.

Da ich annehmen darf, daß der Geh. Ober-Regierungsrath Elwanger sich mit Ihnen in Verbindung setzen wird, so ersuche ich Ew. Hochwohlgeboren, soweit es Ihnen möglich, dahin wirken zu wollen, daß als Vertreter der Arbeitnehmer verständige Männer in die Kommission aufgenommen werden, welche geeignet sind, die Interessen ihres Standes den Arbeitgebern gegenüber geltend zu machen." [2])

15.

28. Juni 1864, **Karlsbad.**[3]) **Vertraulicher Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. die Zolleinigung**

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Vgl. die Urkunde 18.

[3]) Herr von Bismarck hatte sich am 18. Juni 1864 nach Karlsbad begeben, um dort mit dem österreichischen Minister zunächst über die dänische Frage zu konferiren, da die vierzehntägige Waffenruhe, welche die Londoner Konferenz vermittelt hatte, Ende Juni zu Ende ging.

Digitized by Google

mit Oesterreich, Festhalten an dem Handelsvertrag mit Frankreich. Haltung Oesterreichs gegenüber dem letzteren.[1])

„Bei meinen Unterredungen mit dem Grafen Rechberg hat die handelspolitische Frage den Gegenstand eingehender Besprechung gebildet. Wenngleich auch hierüber keine bestimmten Verabredungen getroffen sind, so habe ich doch Ursache, mit dem Ergebniß zufrieden zu sein.

Ich habe nämlich die Ueberzeugung gewonnen, daß Oesterreich die Unmöglichkeit der Zolleinigung[2]) erkannt hat. Auf der anderen Seite habe ich dem Kaiserlich österreichischen Minister jeden Zweifel darüber benommen, daß wir zwar zu den intimsten kommerziellen Beziehungen mit Oesterreich, unter gegenseitiger Gewährung aller zulässigen Erleichterungen bereit sind, aber in keinem Falle den französischen Handelsvertrag oder einen Theil desselben aufgeben werden, und daß wir nur auf dieser Grundlage auf weitere Unterhandlungen eingehen werden.

Ich darf annehmen, daß der österreichische Minister sich über die Unmöglichkeit, etwas Anderes von uns zu erlangen, vollkommen klar geworden ist, und kann von der Feststellung dieser Ueberzeugung, welche auf die übrigen guten Beziehungen keinen störenden Einfluß übt, nur eine günstige Einwirkung auf die weitere Entwickelung der handelspolitischen Situation erwarten.

Ew. Excellenz wollen von dieser vertraulichen Mittheilung den geeigneten Gebrauch machen, um auch bei dem Kaiserlich französischen Kabinet die Ueberzeugung zu befestigen, daß wir an dem Vertrage selbst und den

---

[1]) Zur Orientirung über die augenblickliche Lage der Zollvereinskrisis vgl. die Note zu Urkunde 6.

[2]) Oesterreich legte Werth darauf, daß für die spätere Zukunft eine Zolleinigung zwischen Oesterreich und dem Zollvereine in Aussicht genommen werde, wie dies im Jahre 1853 geschehen war. Der Art. 25 des Handels- und Zollvertrags zwischen Preußen und Oesterreich vom 19. Februar 1853 lautete: „Es werden im Jahre 1860 Kommissarien der kontrahirenden Staaten zusammentreten, um über die Zolleinigung zwischen den beiden kontrahirenden Theilen und den ihrem Zollverbande alsdann angehörigen Staaten oder, falls eine solche Einigung noch nicht zu Stande gebracht werden könnte, über weitergehende, als die am 1. Januar 1854 eintretenden und durch die im Artikel 3 erwähnten kommissarischen Verhandlungen nachträglich festzustellenden Verkehrs-Erleichterungen sowie über möglichste Annäherung und Gleichstellung der beiderseitigen Zolltarife zu unterhandeln."

Digitized by Google

dadurch bedingten Beziehungen zu Frankreich ohne alles Schwanken festhalten. Daß Graf Rechberg selbst sich hiervon überzeugt hat, bewies mir die von ihm ausgesprochene Absicht, direkte Unterhandlungen mit Frankreich versuchen zu wollen, um zu konstatiren, inwieweit es für Oesterreich mögleich sei, mit Preußen und Frankreich in freiere Handelsbeziehungen zu treten.

Ew. Excellenz wollen zu ermitteln suchen, ob und mit welchem Erfolge österreichische Eröffnungen in dieser Richtung in Paris stattfinden werden. Uns kann jede Erweiterung des Gebietes erleichterter Handelsbeziehungen nur wünschenswerth sein, sobald sie unter Festhaltung der mit Frankreich gewonnenen vertragsmäßigen Grundlage erfolgt." [1])

16.

30. Juni 1864, **Karlsbad. Auszug aus einem Schreiben an den Ministerialdirektor Philipsborn, betreffend den Anspruch Oldenburgs auf das Präzipuum.**

— — „Unter den gegenwärtigen Umständen[2]) glaube ich, daß wir Oldenburg so weit wie möglich entgegen kommen sollten, und daß der Abschluß mit ihm nicht an einer geringen Differenz über das Präzipuum scheitern darf. Es ist billig, daß wir Oldenburg, welches sich bereitwillig gezeigt hat, mehr concediren als Hannover. Wir können es um so mehr, als wenn wir Oldenburg neben Braunschweig und Kurhessen haben, Hannover nicht mehr in der Lage ist, zurückzubleiben. Ich bitte Sie daher, den Herren Ministern der Finanzen und des Handels dieses als meine Ansicht auszusprechen, und hoffe, daß Sie hiernach zum Abschluß mit Oldenburg kommen werden." [3])

---

[1]) Wegen der weiteren Entwickelung der Verhandlungen über die Zollfrage zwischen Preußen und Oesterreich s. Urkunde 19.

[2]) Seit dem Frühjahr 1864 (vgl. S. 13 Note 2) hatte die preußische Zollvereinspolitik, wenn auch noch keinen vollständigen Sieg, doch schöne Erfolge zu verzeichnen. Bis zum 28. Juni 1864 hatte sich Preußen bereits mit Sachsen, Baden, Kurhessen, den Thüringischen Staaten, Braunschweig und der freien Stadt Frankfurt über die Fortdauer des Zollvereins auf Grund des preußisch-französischen Handelsvertrags geeinigt. Mit Hannover und Oldenburg waren die Verhandlungen, wie die obenstehende Urkunde ersehen läßt, dem Abschlusse nahe.

[3]) In einem Schreiben an den Ministerialdirektor Philipsborn d. d. Karlsbad, 4. Juli 1864 hielt Herr von Bismarck an der hier ausgesprochenen Ansicht fest. Noch vor Mitte Juli 1864 erfolgte die Unterzeichnung des Ver-

Digitized by Google

17.

4. Juli 1864, **Karlsbad. Erlaß an den Unterstaatssekretär von Thile, betreffend den Abschluß eines Handelsvertrags mit Italien. Haltung Oesterreichs in Bezug auf dieses Verfahren. Mittheilung an Königreich Sachsen. Einleitung der ersten Schritte zum Vertragsabschlusse.**

„Die Frage wegen des Abschlusses eines Handelsvertrags mit dem Königreich Italien[1]) hatte ich vor meiner Abreise noch weiterer Erwägung vorbehalten. Ich habe mich allerdings auch bei meinen hiesigen Unterredungen mit dem Herrn Grafen von Rechberg über die handelspolitischen Fragen von Neuem davon überzeugen können, wie ungern ein solcher Abschluß von Oesterreich gesehen werden würde. Doch bin ich auch jetzt noch der Ansicht, daß die große Bedeutung der dabei in Frage kommenden materiellen Interessen nicht durch diese politischen Rücksichten beeinträchtigt werden darf; und ich nehme an, daß unsere politischen guten Beziehungen zu Oesterreich in diesem Augenblick fest genug sind, um selbst durch einen solchen Schritt, von dem wir natürlich jede politische Bedeutung fern zu halten suchen würden, nicht getrübt zu werden.

Ich glaube indessen, daß es sich nach beiden Seiten hin empfiehlt,

---

trags mit Hannover und Oldenburg wegen Beitritts zu den Zollvereinsverträgen vom 28. Juni 1864. Beiden Staaten wurde, wie früher, ein sogenanntes Präzipuum (d. h. ein Zuschlag von den Zolleinnahmen), jedoch nur ungefähr halb so groß wie das bisher genossene, zugesichert. Der Zollverein war hiermit neu konstituirt; seinen noch zögernden ehemaligen Mitgliedern blieb der Beitritt bis zum 1. Oktober 1864 offen.

[1]) Auf Grund abgeschlossener Verträge genossen Frankreich, England, Belgien, die Niederlande und andere Staaten in Italien besondere Zollbegünstigungen vor Preußen. Es bestand daher dort der Wunsch, diesem für Preußens Handel und Gewerbefleiß ungünstigen Zustande ein Ende zu machen. Italien war dazu bereit. Preußen konnte jedoch nach Lage der Zollvereinsverhältnisse augenblicklich nicht anders darauf eingehen, als in ähnlicher Weise, wie es mit Belgien durch die Verträge und das Protokoll vom 28. März 1863 geschehen war. Auf diese Weise konnten alle Vereinsstaaten sofort in den Genuß der Tarifbegünstigungen in Italien eintreten, während seitens des Zollvereins keine Verpflichtung eingegangen war. Italien mußte sich zunächst mit dem bestehenden Zustande im Zollverein und mit der Hoffnung auf die Zukunft begnügen. Vgl. zur Frage den Artikel in der Provinzial-Korrespondenz v. 22. Nov. 1865 Nr. 47 „Der Handelsvertrag mit Italien“ und ferner Notizen in den Nrn. 50 u. 51 v. 13. u. 20. Dez. 1865 und Nrn. 1 u. 11 v. 3. Januar und 14. März 1866.

Digitized by Google

durch vorgängige Mittheilung an Sachsen, zu welchem wir durch den Abschluß der Zollvereinsverträge und die dabei von jener Regierung bewiesene Bereitwilligkeit von Neuem in ein so intimes kommerzielles Verhältniß getreten sind, sowohl einen Aufschub an Zeit als eine festere Grundlage zu gewinnen.

Es würden demnach der Königlich sächsischen Regierung die wesentlichen Punkte der Verhandlung mit dem Königreich Italien vertraulich mitzutheilen, und ihr dabei zu sagen sein: Wir müßten in dem Abschluß eines solchen Vertrags auf dieser Grundlage eine vortheilhafte Entwickelung und Förderung der industriellen und kommerziellen Interessen der Zollvereinsstaaten erblicken; wir verhehlten uns nicht, daß der Abschluß eines italienischen Handelsvertrags in Wien einen üblen Eindruck machen würde; wir glaubten es aber nicht mit den Pflichten gegen das eigene Land vereinigen zu können, die Entwickelung der materiellen Wohlfahrt durch diese Rücksicht verhindern zu lassen, und wir glaubten, daß auch Oesterreich erkennen werde, daß es für Preußen und den Zollverein sowohl möglich als eine Nothwendigkeit sei, diese Interessen in der ihnen durch die Natur der Dinge gebotenen Richtung zu fördern, ohne daß die politischen Verhältnisse in anderen Beziehungen dadurch eine Störung zu erleiden hätten. Wir wären daher unsererseits geneigt, den Vertrag zu schließen, hätten aber vor Allem zuvor die Ansicht der Königlich sächsischen Regierung, mit welcher wir jetzt in handelspolitischer Hinsicht in ein so erfreuliches Verhältniß getreten, einholen wollen, und ersuchten sie um ihre Aeußerung darüber.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich eine entsprechende Mittheilung auf geeignetem Wege zu veranlassen, dabei aber die Initiative der Verhandlungen mit Italien, die uns Graf Launay mit Unrecht zuschiebt, nicht als von uns ausgegangen erscheinen zu lassen.

Zugleich würden Ew. Hochwohlgeboren dem Königlich italienischen Gesandten, wenn er die Sache Ihnen gegenüber wieder zur Sprache bringt, was vermuthlich nicht ausbleiben wird, wiederholen, was ich ihm bereits vertraulich sagte, daß wir es für nothwendig erachtet hätten, der Königlich sächsischen Regierung eine solche Mittheilung zu machen und über ihre Ansicht uns zu vergewissern."

Digitized by Google

Eigenhändige Nachschrift:

„Herr von Thile:

Wird es nicht besser sein, diese Sache ruhen zu lassen bis wir die Ratifikation von Kurhessen haben?“ [1])

18.

15. Juli 1864, **Karlsbad. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Förderung der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber. Bildung einer Association derselben.**[2])

„Ew. Hochwohlgeboren unterlasse ich nicht in Erwiderung Ihrer Zuschrift vom 11. d. M.[3]) meinen verbindlichsten Dank für die angestrengten Bemühungen auszusprechen, welche Sie angewandt haben, um die Arbeitsverhältnisse der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber in angemessener Weise zu reguliren. Jemehr ich die in der Sache und den Personen liegenden Schwierigkeiten anerkenne, welche Sie dabei zu überwinden haben, desto lebhafter kann ich nur wünschen, daß Sie Sich auch fernerhin der Leitung der neugebildeten Association in dem Sinne unterziehen wollen, daß wir durch diesen Versuch eine Erfahrung über die Möglichkeit, die Kosten und die Resultate einer ausgedehnteren Anwendung des Prinzips gewinnen.

---

[1]) Herr von Thile richtet unterm 10. Juli 1864 einen vertraulichen Erlaß an den preußischen Geschäftsträger Uebel in Dresden. Demnächst ergab sich aber wegen einiger Bedenken, welche in Beziehung auf die abzuschließende Literarkonvention zur Sprache kamen, insbesondere aber wegen der inzwischen zu einer vorwiegenden Bedeutung gelangten Beziehungen Preußens zu Oesterreich, die Nothwendigkeit, die Angelegenheit unter einstweiliger Beanstandung ihres definitiven Abschlusses vorläufig in der Schwebe zu halten. Erst im Dez. 1864 bot sich ein günstiger Zeitpunkt für die erfolgreiche Weiterführung der Verhandlung dar; Preußen fand jetzt Bayern, Sachsen und Baden zur Theilnahme an den Verhandlungen bereit und es gelang, die Schwierigkeiten, welche noch in den letzten Stadien der Verhandlung auftauchten, durch allseitiges Entgegenkommen zu beseitigen. Der Abschluß fand hiernach am 31. Dez. 1865 statt. Der Vertrag beruhte auf dem Grundsatz der gegenseitigen Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation. Vgl. die Drucksache Nr. 11 des Hauses der Abgeordneten, 8. Legislatur-Periode, III. Session 1866.

[2]) Vgl. Urkunde 10, 11, 12, 13.

[3]) Der Landrath berichtete, daß die Arbeit der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber, die Herr von Bismarck zu unterstützen beschlossen hatte, nach Beseitigung unglaublicher Schwierigkeiten endlich begonnen habe. Die Schwierigkeiten lagen hauptsächlich in der Beschaffung des Handwerkzeuges, der Beschaffung von Wohnungen, Garn, und in der Organisation der Association.

Digitized by Google

Ew. Hochwohlgeboren haben den Antrag auf Eintragung der Association in das Handelsregister als Handelsfirma zurückgewiesen; bei meiner Unbekanntschaft mit den dabei in Betracht kommenden Verhältnissen übersehe ich die rechtlichen und geschäftlichen Nachtheile und Bedenken des erwähnten Antrags im Augenblick nicht vollständig, und würde es mir erwünscht sein, wenn Sie die Gefälligkeit haben wollten, mir über dieselben eine kurze Auskunft zu geben.

Sobald die Mitglieder der Untersuchungs-Kommission von dem Geheimen Regierungsrath Elwanger zusammengestellt sind, würde ich Ew. Hochwohlgeboren um deren Mittheilung ersuchen." [1])

19.

3. August 1864, **Gastein.** [2]) **Auszug aus einem Immediatbericht, betreffend eine Unterredung mit dem Kaiser von Oesterreich über die Handels- und Zollfragen zwischen Preußen und Oesterreich. Der Minister Schmerling und die österreichische Presse.**

— — „Sodann berührte er (scil. der Kaiser von Oesterreich) die Zollfrage [3]) und sprach den Wunsch aus, daß Eurer Majestät Regierung doch nicht mit derselben Entschiedenheit wie bisher jede Verständigung ablehnen möchte. Diese Angelegenheit wird überhaupt hier mit großer Lebhaftigkeit aufgefaßt, [4]) und die Kaiserliche Regierung hat dabei das Verhältniß zum eigenen Lande im Auge, und glaubt sich berechtigt, die im Jahre 1853 in Aussicht gestellten künftigen Verhandlungen [scil. in Betreff der Herstellung einer Zolleinigung [5])] noch jetzt zu fordern, obgleich dieselben im Jahre 1860 hätten stattfinden sollen, und damals von Oesterreich

---

[1]) Vgl. Urkunde 20.

[2]) Herr von Bismarck hatte sich bereits am 1. August von Wien aus zum König nach Gastein begeben.

[3]) Vgl. Urkunde 15.

[4]) Bereits aus Wien hatte Herr von Bismarck unterm 26. Juli 1864 nach Berlin berichtet: „Ich kann nur bedauern, daß durch die Differenzen auf dem Gebiete der Handelspolitik die Beziehungen zu Oesterreich in einem Augenblicke complicirter werden, wo die günstige Gestaltung derselben auf dem politischen Felde von so großer Wichtigkeit ist, und habe auch hier Gelegenheit gehabt, mich von der hier in dieser Hinsicht herrschenden Empfindlichkeit und Verstimmung — — — zu überzeugen."

[5]) Vgl. S. 26 Note 2.

Digitized by Google

selbst nicht angeregt worden sind. Ich habe Se. Majestät auf die materiellen Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, indem ich zugleich den guten Willen der Regierung Eurer Majestät zu jeder materiell möglichen Verständigung als außer allem Zweifel hinstellte. So viel ich hier habe bemerken können, wirkt in dieser Beziehung der Minister des Innern von Schmerling am ungünstigsten ein, und stützt sich dabei auf die Presse. Diese letztere ist hier schlimmer als ich mir vorgestellt hatte, und in der That noch übler und von böserer Wirkung als die preußische.“ [1])

20.

12. August 1864, **Gastein. Schreiben an den Landrath Clearius in Reichenbach, betr. den Versuch, die Giersdorfer Weber-Association bis zu ihrer vollen Selbständigkeit durchzuführen.**

„Indem ich Ew. Hochwohlgeboren für die in der Zuschrift vom 4. d. M. gegebene Auskunft[2]) meinen verbindlichsten Dank ausspreche, beehre ich mich Folgendes zu erwidern:

Wie Ew. Hochwohlgeboren bekannt, lag bei Etablirung des in Rede stehenden Unternehmens die Absicht zu Grunde, durch einen Versuch zu konstatiren, ob und mit welchen praktischen Erfolgen es möglich sei, die Weber auf dem Wege einer von ihnen gebildeten Association zu einer Verbesserung ihrer Lage hinzuführen. Soll diese Probe ihren Zweck vollständig erfüllen und als Vorbild für andere Associationen dienen, so dürfte es nöthig werden, den Versuch bis zur vollen Selbständigkeit der Association durchzuführen, und derselben zu diesem Behufe demnächst die freie Bewegung zu gestatten, welche zum eigenen Vertrieb der Waaren erforderlich ist, und die Weber befähigt, sich außer dem Arbeitslohn auch die Vortheile aus dem Vertrieb der Erzeugnisse nach Möglichkeit anzueignen.

Wann hierzu der geeignete Zeitpunkt gekommen ist — das wird

---

[1]) Vgl. Urkunde 21.

[2]) Der Landrath berichtete hier, die Giersdorfer Weber wünschten die Association als Handelsfirma in das Handelsregister eintragen zu lassen, überhaupt dem Unternehmen eine kaufmännische Ausdehnung zu geben. Dieses Verlangen sei aber mit Rücksicht auf die geringe Zahl der Weber (blos 9 und ohne Gehülfen) und den Mangel größerer Fonds nicht zu billigen. Wegen der Vorgänge vgl. Urkunde 10, 11, 12, 13 und 18.

Digitized by Google

allerdings in jedem einzelnen Falle nach Maßgabe der Personal- und Betriebsverhältnisse zu beurtheilen sein.

Ew. Hochwohlgeboren sachverständiger Erwägung stelle ich nach diesen Andeutungen das Weitere anheim, indem ich daran das Ersuchen knüpfe, mich über den weiteren Fortgang des in Rede stehenden Unternehmens in Kenntniß erhalten zu wollen." [1])

21.

25. August 1864, **Schönbrunn.**[2]) **Erlaß an den Königl. Gesandten in Wien Frhrn. v. Werther, betr. die Handelsvertrags-Verhandlungen zwischen Oesterreich und dem Zollverein.**

„Ew. Exc. sind durch meinen Erlaß vom 13. August davon unterrichtet, daß ich über die Vorschläge, welche der Herr Graf v. Rechberg in der Ihnen bekannten Depesche an den Herrn Grafen v. Chotek vom 28. Juli wegen künftiger Gestaltung der Zoll- und Handelsverhältnisse zwischen dem Zollverein und Oesterreich gemacht hat, mit den Herren Ministern der Finanzen und für Handel ꝛc. in Berathung getreten bin Nachdem diese Berathung beendet und über ihr Ergebniß Sr. Maj. dem König Vortrag gehalten worden ist, beeile ich mich, Ew. Exc. von der Auffassung in Kenntniß zu setzen, welche wir über die Vorschläge der Kaiserlichen Regierung gewonnen haben. Wir haben, wie Sie wissen, der Eröffnung kommerzieller Verhandlungen mit Oesterreich, zu denen uns frühere Zusagen und große materielle Interessen gleichmäßig aufforderten, bisher deshalb Anstand geben müssen, weil solchen Verhandlungen vor erfolgter Rekonstituirung des Zollvereins die subjektive, und vor der Feststellung eines auf unsern Verträgen mit Frankreich beruhenden neuen Vereins-Zolltarifs die objektive Grundlage gefehlt haben würde. Beide Grundlagen sind gegenwärtig vorhanden. Durch die nunmehr allseitig ratifizirten Ver-

[1]) Vgl. Urkunde 27.

[2]) Der König von Preußen hatte zur Erledigung der Friedensverhandlungen mit Dänemark vom 20. bis zum 25. August bei dem Kaiser von Oesterreich verweilt. Herr v. Bismarck leitete die ersten Verhandlungen selbst. — Wiewohl der folgende Erlaß bereits bekannt ist (abgedruckt im Staatsarchiv Bd. 9 Nr. 1995 S. 264), so hat man denselben gleichwohl hier mittheilen zu müssen geglaubt, um dem Leser das Verständniß der folgenden, in derselben Angelegenheit gewechselten Depeschen zu erleichtern.

Digitized by Google

träge vom 28. Juni und 11. Juli dieses Jahres ist der Zollverein, wenn auch nicht in seinem ganzen dermaligen Umfange, rekonstituirt. Durch die nämlichen Verträge ist der neue Vereins-Zolltarif festgestellt, und unseren Verträgen mit Frankreich die Zustimmung ertheilt. Wir können daher den Zeitpunkt für die Eröffnung der von der Kaiserlichen Regierung gewünschten Verhandlungen zu unserer lebhaften Befriedigung als gekommen ansehen. Daß die außer uns bei den neuen Vereinsverträgen betheiligten Regierungen diese Ansicht theilen werden, können wir überhaupt, insbesondere aber im Hinblick auf die vom Herrn Grafen v. Rechberg erwähnte Verabredung in Art. 7 des Vertrags vom 28. Juni nicht bezweifeln, welcher die Erhaltung und weitere Ausbildung des Vertragsverhältnisses zu Oesterreich als die gemeinschaftliche Aufgabe der kontrahirenden Regierungen bezeichnet. Zur Erfüllung derselben werden die beabsichtigten Verhandlungen das vorbereitende Stadium bilden. Ueber die Aufgaben der Verhandlungen befinden wir uns in der Hauptsache mit Oesterreich im Einverständniß. Wir sind bereit, auf Grundlage des neuen Vereins-Zolltarifs über die möglichste Annäherung und Gleichstellung der beiderseitigen Zolltarife, sowie über die dadurch bedingten gegenseitigen Erleichterungen des Abfertigungs-Verfahrens zu verhandeln. Wir wünschen die im Zwischenverkehr bestehenden Zollbefreiungen und Zollermäßigungen soweit als thunlich zu erhalten und weiter auszudehnen. Wir erkennen eine gegenseitige Benachrichtigung und Rücksprache vor der Zollbefreiung oder Zollermäßigung eines im Zwischenverkehr begünstigten Artikels als angemessen an; wir sind aber der Meinung, daß der Schutz des anderen Theils vor den mittelbaren Wirkungen solcher Befreiungen oder Ermäßigungen, soweit er nöthig ist, auch auf einem andern Wege als dem einer Erschwerung des gegenseitigen Verkehrs gesucht werden könne. Wir werden zur Aufrechterhaltung der beiderseitig bestehenden Zollfreiheit der Durchfuhr mit Freuden die Hand bieten und eintretenden Falls zu einer weiteren als der jetzt erreichbaren Annäherung der beiderseitigen Tarife gern bereit sein. Wir wollen die Aufgabe der Berathungen nicht als mit diesen einzelnen Punkten für erschöpft bezeichnen, denn wir können die in der Depesche vom 28. Juli[1]) in den Vordergrund

[1]) In der Depesche des Grafen von Rechberg an den Grafen von Chotek vom 28. Juli 1864 heißt es: „Damit wir es unsererseits an aller Bereitwilligkeit sowohl als wünschenswerther Bestimmtheit nicht fehlen lassen, nehmen wir keinen Anstand, im Voraus für die direkte Verhandlung mit Preußen zwei

Digitized by Google

gestellte Frage der Zolleinigung nicht in der Form einer Vorbedingung der Unterhandlungen entscheiden, sondern wir sehen in der Stellung des künftigen Zollvereins zu dem Prinzip der Zolleinigung einen der Gegenstände der beabsichtigten Verhandlung. Was die andere in der Depesche vom 28. Juli hervorgehobene Vorfrage betrifft, so bemerke ich, daß die Ratifikation der Verträge mit Frankreich nicht unmittelbar bevorsteht. Wir haben unseren Zollverbündeten zugesagt, über einzelne Abänderungen und Ergänzungen dieser Verträge mit Frankreich in Verhandlung zu treten, und wir werden daher zunächst die Einleitung dieser nachträglichen Verhandlung in Paris beantragen. Wir kommen daher auch nicht in die Lage, die Ratifikation der Verträge eher vornehmen zu müssen, als der Versuch der Verständigung mit Oesterreich gemacht und sich das Ergebniß derselben übersehen läßt. Wir hoffen durch diese offene Erklärung der Kaiserlichen Regierung die Ueberzeugung zu gewähren, daß wir ihren Wünschen soweit entgegen zu kommen bereit sind, als die materiellen Interessen des Landes und des Zollvereins und die Rücksicht auf vertragsmäßige Verpflichtungen es gestatten, und wir glauben, daß hiernach die weiteren Einleitungen zur Eröffnung von Verhandlungen nunmehr werden getroffen werden können. Indem ich Ew. Exc. ersuche, dem Herrn Grafen v. Rechberg den gegenwärtigen Erlaß vorzulesen und eine Abschrift desselben zur Verfügung zu stellen, bemerke ich, daß ich die bei den Verträgen vom 28. Juni und 11. Juli betheiligten Regierungen von unserer Auffassung in Kenntniß setze. Indem ich das Einverständniß derselben mit Zuversicht voraussetzen darf, behalte ich mir eine demnächstige fernere Mittheilung und zugleich meine Vorschläge über den Tag der Er-

---

Punkte von eminent politischer Bedeutung mit aller Offenheit zu bezeichnen, welche in unsern Augen die Vorbedingungen unseres Eingehens in die Verhandlungen und zugleich den Prüfstein des Gelingens derselben bilden. Das Ziel einer künftigen Zolleinigung müssen wir auch über die nächste Zollvereinsperiode hinaus vertragsmäßig festhalten, und wir müssen vor der ausschließlichen Verhandlung mit Preußen darauf bestehen, daß uns deshalb eine bündige Zusage von vornherein gegeben werde. Das ist unsere erste und unerläßliche Vorbedingung. Die zweite geht dahin, daß die von Oesterreich zu verlangenden Begünstigungen früher verabredet, und daß die Grundzüge des zwischen Oesterreich und dem Zollverein zu erneuernden Vertragswerkes früher festgestellt werden, als die Ratifikation des französischen Handelsvertrags erfolgt. Die von Oesterreich zu verlangenden besonderen — d. h. von der Theilnahme Frankreichs auszuschließenden — Begünstigungen werden sich auf einige wenige Artikel beschränken" (Nat.-Ztg. 1864 Nr. 498 S. 1).

Digitized by Google

öffnung der Verhandlungen vor. Von unserer Seite steht der Wahl eines nahen Termins kein Hinderniß entgegen.“ [1])

22.

27. August 1864, **München.**[2]) **Ganz vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Rodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhandlungen mit Oesterreich wegen der Handels- und Zollfrage. Die Inaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung mit Oesterreich und die Realisirbarkeit dieses Gedankens.** (Auszug).

— — „Es liegt durchaus nicht in der Absicht, von den bisher maßgebend gewesenen Grundsätzen in Betreff der Zolleinigung mit Oesterreich[3]) und der Durchführung des Handelsvertrags mit Frankreich abzugehen. Es ist aber im gegenwärtigen Augenblick in Betracht der ganzen politischen Lage von der größten Wichtigkeit, uns den guten Willen des Wiener Kabinets zu sichern, und innerhalb des letzteren die Stellung der dem preußischen Bündniß günstigen Minister zu befestigen.

Was die Behandlung der beiden durch Oesterreich gestellten Vorbedingungen anbetrifft, so machte ich in Betreff der ersteren,[4]) der Inaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung als letztes Ziel, dem Grafen Rechberg bemerklich, wie wir von der praktischen Unausführbarkeit derselben zu sehr durchdrungen wären, um jede Beziehung darauf für etwas anderes als eine bloße Phrase halten zu können, und wie wir es nicht für ehrlich und für beide Theile nur für nachtheilig halten könnten, Phrasen auszusprechen, welchen jeder von uns eine abweichende Bedeutung beilege und die deshalb leicht zu Irrungen führen würden. Graf Rechberg gestand mir ein, daß er selbst die wirkliche Ausführung der Zolleinigung kaum

---

[1]) Man vgl. zu vorstehendem Erlasse den dieselbe Frage behandelnden Artikel der Provinzial-Korrespondenz v. 31. August 1864 „Die enge Verbindung zwischen Preußen und Oesterreich“, und die folgende Urkunde.

[2]) Von Wien hatte der Ministerpräsident den König nach Salzburg und München begleitet, woselbst derselbe am 27. August eintraf, und zu Besprechungen mit den dortigen Staatsmännern einige Tage verweilte. Am 30. August traf derselbe in Baden-Baden ein, von wo aus die folgende Depesche datirt ist.

[3]) Vgl. oben S. 26.

[4]) Die zweite betraf die Theilnahme Sachsens an den Verhandlungen.

Digitized by Google

für möglich und nicht einmal für Oesterreich vortheilhaft erachten könne, indem letzteres dadurch in seiner eigenen Gesetzgebung gehemmt und beschränkt werden würde, während es der vollen Freiheit der Bewegung bedürfe, um zu besseren Systemen und Zuständen zu gelangen.

Die öffentliche Meinung aber lege in Oesterreich einen sehr großen Werth auf diese Aussicht, wie sie bei dem Abkommen von 1853 festgestellt worden sei. Man würde der Regierung den Vorwurf eines Rückschrittes und des Aufgebens einer schon gewonnenen Position machen und das Ministerium könne sich dem nicht aussetzen, ohne die ganze jetzige Politik des Kabinets und seine Stellung zu Preußen zu gefährden; seine eigene Stellung im Ministerium, seinen Kollegen gegenüber, würde dadurch eine unhaltbare werden. Es komme nur darauf an, keine schlechtere Position als die vom Jahre 1853 einzunehmen. Ich entgegnete ihm darauf, daß ich gegen die bloße Aussicht auf Verhandlungen über eine Zolleinigung keine Bedenken von entscheidendem Gewicht habe, wenn durch die Wiederholung einer ähnlichen Formel, wie die 1853 gewählte war, dem Kaiserlichen Kabinet und besonders dem Grafen Rechberg ein wesentlicher Dienst geleistet werde; nur möge er sich nicht der Täuschung hingeben, die dadurch bei Andern unterhalten werden möchte. Die Zolleinigung sei und bleibe eine Utopie, auf welche wir uns praktisch nicht einlassen würden. Es könne sich nur darum handeln, die Sache in der Schwebe zu erhalten.

Mit Rücksicht auf die eben angedeutete politische Wichtigkeit des Moments mußte ich es daher für das Richtige halten, in der vor Eröffnung der Verhandlungen nach Wien zu gebenden Antwort in die materielle Frage über die Möglichkeit oder Unmöglichkeit der Zolleinigung nicht einzugehen, sondern diese Frage selbst als einen Gegenstand und eine Aufgabe der Berathungen hinzustellen, da uns vor Allem für jetzt daran gelegen sein muß, gerade das für Preußen freundliche Element im Wiener Kabinet — als welches ich vorzugsweise den Grafen Rechberg bezeichnen darf — zu stärken und in seiner Stellung zu befestigen. Eine bestimmte und schroffe Ablehnung könnte möglicherweise zu einer für uns unerwünschten Ministerkrisis führen." [1])

[1]) Am 7. September 1864 verkündete die Provinzial-Korrespondenz: „Die Verhandlungen mit Oesterreich über die Handelsverbindung werden vermuthlich in nächster Woche ihren Anfang nehmen. Die Bereitwilligkeit Preußens, den

Digitized by Google

23.

8. September 1864, **Baden-Baden. Ganz vertraulicher Erlaß an den Königl. Gesandten Frhrn. v. Werther in Wien, betr. den Stand der Verhandlungen über den Abschluß eines Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich. Durch die Ressortminister Herrn von Bismarck bereitete Schwierigkeiten. Nothwendigkeit eines größeren Entgegenkommens seitens des Grafen Rechberg. Briefwechsel zwischen ihm und Herrn von Bismarck.**

„Ew. Excellenz übersende ich anliegend vertraulich und zu Ihrer persönlichen Kenntnißnahme Abschrift eines Schreibens, welches mir von den beiden Ministern der Finanzen und des Handels zugekommen ist, und welches ein lebhaftes Bedauern darüber ausdrückt, daß wir in unserer Depesche vom 25. v. M.[1]) den österreichischen Wünschen soweit entgegengekommen sind, die beiden vom Wiener Kabinet aufgestellten Voraussetzungen, welche wir als Vorbedingungen im österreichischen Sinne nicht annehmen konnten, doch auf dem thatsächlichen Gebiete als in soweit vorhanden zu bezeichnen, daß die Verhandlungen nicht von vornherein als ruchtlos und jeder Möglichkeit eines Erfolges entbehrend angesehen zu werden brauchten. Auch der auf des Grafen Rechberg Wunsch von mir adoptirte Ausschluß Sachsens von diesen Verhandlungen wird von den beiden Herren Fachministern als nachtheilig für unsere Interessen angesehen.

Der ganze Inhalt des Schreibens beruht wesentlich auf mißverständlichen Auffassungen, und ich zweifle nicht, daß es mir gelingen wird, beide

---

Wünschen Oesterreichs dabei insoweit möglich entgegenzukommen, wird von den Gegnern der Regierung dazu benutzt, die Besorgniß zu erregen, daß die bisher mit so großer Energie und so günstigem Erfolge von Preußen verfolgte Handelspolitik eine Aenderung erfahren solle. Dies ist jedoch, wie auf das Bestimmteste versichert werden kann, nicht der Fall: die Grundlage und der Ausgangspunkt aller Verhandlungen mit Oesterreich soll und kann lediglich diejenige handelspolitische Stellung sein, welche Preußen durch den französischen Handelsvertrag und durch den auf Grund desselben neu aufgerichteten Zollverein gewonnen hat. Es ist geradezu unmöglich, daß diese mit unsäglicher Mühe und nur durch eiserne Festigkeit erreichte Stellung irgendwie wieder aufgegeben werde. Es handelt sich nur darum, diejenigen Mittel und Wege zu finden, durch welche ein möglichst enger und fruchtbringender Anschluß Oesterreichs an den auf jener Grundlage beruhenden Zollverein herbeigeführt werden kann." Vgl. die folgende Urkunde.

[1]) Vgl. Urkunde 21.

Digitized by Google

Minister zu überzeugen, daß in der Sache selbst durchaus nichts präjudizirt und die Stellung Preußens auch seinen Zollverbündeten gegenüber nicht kompromittirt worden ist.

Ich habe Ew. Excellenz aber von diesem Schreiben Kenntniß geben wollen, um Sie von den Stimmungen und Auffassungen zu unterrichten, welche in dieser Beziehung im Ministerium herrschen, und um Ihnen zugleich die bedeutenden materiellen Schwierigkeiten zu zeigen, welche in der Sache selbst liegen. Die Kenntniß dieser Verhältnisse wird Ew. Excellenz in den Stand setzen, den Grafen Rechberg in mündlichem und vertraulichem Gespräch auf die Hindernisse aufmerksam zu machen, welche ich zu überwinden habe, um das von uns beiden so aufrichtig gewünschte Einverständniß und Zusammengehen in der Politik herzustellen und zu erhalten. Es kann dies in der That nur dann geschehen, wenn ich auf österreichischer Seite auf ein wirkliches thatsächliches Entgegenkommen rechnen darf. Durch den Mangel desselben wird das Mißtrauen und der Antagonismus, welche durch die eine Reihe von Jahren hindurch festgehaltene gegenseitige Stellung tief eingewurzelt sind, und an deren Beseitigung wir jetzt arbeiten, immer von Neuem genährt. Ich komme meinen eigenen Kollegen gegenüber in eine falsche Stellung, wenn man mich nach den entsprechenden Zugeständnissen von österreichischer Seite fragt, und mich auf die zurückhaltende und dadurch allein schon mißbilligende Stellung, die das Wiener Kabinet in der Rendsburger Frage eingenommen, und auf die Differenzen verweist, welche in Betreff der Behandlung der Telegraphenverträge zwischen den Civil-Kommissaren und den Hansestädten jetzt zu Tage treten, wo Oesterreich in einer kaum erklärlichen Rücksicht auf letztere Anstand nimmt, die einfachen und unabweisbaren Folgen aus der von ihm selbst anerkannten mangelnden Befugniß der Kommissarien, als die einer kontrahirenden Partei zu ziehen. Wenn das in den allgemeinen Prinzipien erreichte oder vorausgesetzte Einverständniß in den einzelnen praktisch vorkommenden Fällen wieder in Frage gestellt wird, so werden unsere Bemühungen vergeblich sein.

Ich hoffe, daß es Ew. Excellenz gelingen wird, dem Grafen Rechberg, dessen eigenen Gesinnungen und Absichten ich vollkommene Gerechtigkeit widerfahren lasse, die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit zu geben, diese Verhältnisse mehr als es bis jetzt geschehen, zu berücksichtigen. Ich habe

Digitized by Google

mich, in Erwiderung auf sein Privatschreiben, welches Ew. Excellenz mir durch letzten Courier übersandt haben, persönlich gegen ihn ausgesprochen, und ersuche Sie, ihm den beifolgenden Brief zukommen zu lassen."[1])

24.

10. Oktober 1864, Biarritz. **Telegramm nach Berlin, betreffend die Verhandlungen mit der österreichischen Regierung über die Zoll- und Handelsangelegenheit.[2]) Die Klausel wegen künftiger Verabredungen über eine Zolleinigung mit Oesterreich erscheint unverfänglich.**

„Wenn das Verlangen des Grafen Rechberg nur die Zusage eines Termins zur Verhandlung über Zolleinigung betrifft, so scheint es mir

[1]) In einem Erlasse an den Königl. Gesandten Frhrn. von Werther in Wien d. d. Baden-Baden den 9. September 1864 bezeichnet Herr von Bismarck den Geheimen Finanzrath Hasselbach als preußischen Bevollmächtigten für die mit Oesterreich zu eröffnenden Verhandlungen. Falls die vorgeschlagene Wahl von Prag zum Ort der Verhandlungen auf ein Hinderniß stoßen sollte, könne zunächst Breslau und weiter eventuell auch Wien dafür ins Auge gefaßt werden. Die Wahl fällt demnächst auf Prag. Die Provinzial-Korrespondenz, welche in den Fragen der inneren Politik meist die Ansicht der inneren Ressortminister wiedergab, setzte auf das Ergebniß der Prager Verhandlungen wenig Hoffnung; vgl. den Artikel „Die Verhandlungen mit Oesterreich wegen der Handelsverhältnisse" in Nr. 38 v. 14. Sept. 1864. In der Nr. 40 v. 28. Sept. 1864 verkündete das offiziöse Blatt, die preußische Handelspolitik habe einen neuen großen Sieg errungen. „Die Staaten, welche bisher den Wiederbeitritt zum Zollverein verweigert hatten, sind bereits zu demselben zurückgekehrt, oder stehen im Begriffe, es zu thun." Am 5. Okt. 1864 konnte die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 41) melden, daß sämmtliche bisher renitenten Zollvereinsstaaten noch vor dem 1. Oktober dem Vereine wieder beigetreten seien. Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Herr von Bismarck war im Hinblick auf das ungünstige Ergebniß der Prager Zollkonferenz um eine gutachtliche Aeußerung in Betreff der Oesterreich zu machenden Zugeständnisse ersucht worden. Die Lage der Sache, wie sie sich in den Augen der inneren Ressortminister gestaltet hatte, erhellt aus einem Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 12. Oktober 1864 Nr. 42, woselbst es heißt: „Die Konferenzen der beiderseitigen Abgesandten in Prag haben die Grundlagen für einen Handelsvertrag ergeben, durch welchen sehr erhebliche Erleichterungen des Verkehrs zwischen Oesterreich und dem Zollverein angebahnt werden sollen. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen ist gegenwärtig in Berathung. Dabei scheint jedoch die österreichische Regierung von Neuem den dringenden Wunsch zu hegen, daß außer einem Handelsvertrage, wie er gegenwärtig allein zu Stande kommen kann, für die spätere Zukunft auch eine wirkliche Zolleinigung zwischen Oesterreich und dem Zollverein in Aussicht genommen werde, wie dies schon im Jahre 1853 geschehen war. Unsere Regierung widerstrebt diesem Verlangen, weil sie eine Zolleinigung für unmöglich hält, so lange Oesterreich nicht

Digitized by Google

unverfänglich und ohne praktische Bedeutung; nach Art. 31 des französischen Vertrags müßte die Zolleinigung mit Frankreich in demselben Augenblick erfolgen, wo wir sie Oesterreich bewilligen; sie ist also unmöglich. Wären die Forderungen Oesterreichs so gestellt, daß sie uns eine Aenderung des französischen Vertrags zumutheten, so rathe ich zur Ablehnung ohne Rückfrage. Was aber neben und mit dem französischen Vertrag und dem erneuten Zollverein bestehen kann, stelle ich anheim zu bewilligen.

Ich halte die ganze Sache entweder für Intrigue gegen Graf Rechberg oder für einen Probirstein, ob wir noch Werth auf die Allianz mit Oesterreich legen, und ob wir nicht schon mit Frankreich engagirt sind. Wären wir letzteres, so würde Wien vielleicht suchen, uns den Rang in Paris abzugewinnen; ohne eine dieser beiden Voraussetzungen ist die praktische Bedeutung des Artikels 25 von 1853 für Oesterreich zu gering, um Anlaß zu dem gedrohten Rücktritt[1]) zu geben. Soweit keine Aenderung des französischen Vertrags dadurch bedingt wird, schlage ich vor, auf das Verlangen einzugehen.“[2])

25.

10. Oktober 1864, **Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Die Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung und der Rücktritt des Grafen Rechberg. Ziele der Schmerlingschen Politik**

---

seine bisherigen Grundsätze der Handelspolitik völlig ändert, und weil es nicht angemessen scheint, in einen Vertrag Bestimmungen aufzunehmen, deren wirkliche Erfüllung vorläufig gar nicht möglich ist. Wenn auch die Aufnahme eines derartigen Artikels in den Vertrag eben wegen dieser Unmöglichkeit der Ausführung durchaus keine praktischen Folgen zum Nachtheile Preußens und des Zollvereins haben könnte, so hat sich doch in der Vergangenheit gezeigt, daß sich an jene Zusage von 1853 mancherlei Bestrebungen anknüpften, welche die freie Entwickelung des Zollvereins nach anderen Seiten zu lähmen versuchten und dadurch wenigstens vorübergehend Verlegenheiten bereiteten. Man wird es deshalb sehr richtig finden, daß Preußen bei allem bundesfreundlichen Entgegenkommen gegen Oesterreich doch einer solchen Zusage in dem neuen Vertrage nicht gern zustimmen mag, so wenig thatsächliche Bedeutung es derselben auch zuschreibt.“ Man ersieht auf den ersten Blick, daß vorstehender Artikel nicht die Auffassung des nach Biarritz abgereisten Ministerpräsidenten wiederspiegelte, vielmehr die des Handelsministers, aus dessen Bureau der Artikel vermuthlich den Weg in die offiziöse Presse fand.

[1]) Scil. des Grafen Rechberg.

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

Digitized by Google

und Konsequenzen für die Haltung Preußens in der Herzogthümerfrage.

„Da sich eine sichere Gelegenheit nach Paris darbietet, so erlaube ich mir meiner telegraphischen Antwort von gestern Abend Nachstehendes hinzuzufügen.

Wenn es sich um eine wirkliche materielle Konzession handelte, die Oesterreich uns dadurch abnöthigen wollte, daß man mit dem Abgange des Grafen Rechberg droht, so würde ich befürworten, dieselbe abzulehnen, und es auf den Ministerwechsel ankommen zu lassen. Die Frage aber, ob an einem bestimmten Termine über die Zolleinigung verhandelt werden soll, ohne daß ein Ergebniß dieser Verhandlungen nothwendig wäre, ist an sich und im Vergleich mit den großen politischen Interessen, welche unsere Allianz mit Oesterreich hat, eine geringfügige; sie wird völlig nichtssagend, sobald der Artikel 31 des französischen Handelsvertrags festgehalten wird, nach welchem die Zolleinigung Oesterreich nicht gewährt werden könnte, ohne zugleich auf Frankreich Anwendung zu finden. Sollte von uns bei dieser Gelegenheit eine Abänderung des französischen Vertrags gefordert werden, so geht mein Votum dahin, dieses Verlangen unbedingt abzulehnen, selbst wenn der Rücktritt des Grafen Rechberg die Folge davon wäre.

Ist es aber nur die Absicht, daß neben vollständiger Aufrechthaltung des französischen Vertrags Verhandlungen über die alsdann unmögliche Zolleinigung in Aussicht genommen werden sollen, so fragt es sich, aus welchen Gründen man in Wien von einem so werthlosen Erfolge eine Ministerkrisis abhängig machen will. Zunächst drängt sich mir die Vermuthung auf, daß in der uns gestellten Alternative ein Fühler liegt, um zu sehen, welchen Werth wir noch auf die österreichische Allianz legen. Da Graf Rechberg für den Träger des preußischen Bündnisses gilt, so würde man, wenn wir ihn mit Leichtigkeit fallen lassen, darin einen Beweis sehen, daß wir uns Frankreich soweit genähert hätten, um Oesterreichs nicht mehr zu bedürfen oder doch, daß es in unserer Absicht läge, diese Richtung einzuschlagen; man würde dann vielleicht auch in Wien die Anlehnung an Frankreich versuchen, zu diesem Behufe sich zur Anerkennung Italiens entschließen und die Verständigung Englands mit Frankreich auf dieser Basis herbeizuführen bemüht sein. Die fortdauernde Gereiztheit der englischen

Digitized by Google

Staatsmänner gegen uns, die lange Anwesenheit Lord Clarendons in Wien, bieten Anknüpfungspunkte für eine solche Vermuthung.

Erschiene dieser Plan als zu tief angelegt, um wahrscheinlich zu sein, so möchte ich glauben, daß es sich einfach um ein Manöver der Schmerlingschen Partei zur Beseitigung des Grafen Rechberg handelt. Schon in Wien war ich zu der Annahme berechtigt, daß gelegentlich einer Kaiserlichen Konseil-Sitzung der Grundsatz, daß Oesterreich nicht hinter den Vertrag von 1853 zurückgedrängt werden dürfe, zu einer Kabinetsfrage für den Grafen Rechberg gemacht worden ist. Der Kaiser ist für die Presse empfänglich, die unter Schmerlings Leitung niemals nachgelassen hat, die Zolleinigung als eine nationale Ehrensache und als Mittel gegen die finanziellen Schäden Oesterreichs darzustellen.

Vielleicht ist es auf diesem Wege gelungen, nachdem der praktische Kern der Frage durch die Vollziehung unserer Zollverträge beseitigt ist, den Kaiser an der formalen Außenseite der Sache festzuhalten und dieselbe noch jetzt zum Sturze des Grafen Rechberg auszubeuten. Mit diesem System würde die Vermuthung im Einklang stehen, zu welcher uns das Verhalten des Barons Hock bei Einleitung der Prager Verhandlungen Anlaß gab, nämlich die, daß derselbe im Interesse der Schmerlingschen Politik bemüht gewesen sei, diese Verhandlungen zum Nachtheile des Grafen Rechberg zu hindern oder scheitern zu lassen.

Selbst wenn die ganze Sache nur ein diplomatisches Manöver wäre, um die geforderte Konzession bei uns durchzusetzen, so daß auch nach Ablehnung derselben Graf Rechberg ruhig im Amte bliebe, so würde Letzterer doch, nachdem er bei dieser Gelegenheit gesehen hätte, wie wohlfeil wir ihn fallen lassen, kein volles Vertrauen mehr zu der preußischen Allianz haben, welche bisher die Basis seiner Stellung im Kampfe gegen Schmerling bildete.

Gewinnt die Schmerlingsche Politik in Wien die Oberhand, so müssen wir, außer dem Streben nach der Anlehnung an die Westmächte, auf die Herstellung der intimeren Beziehungen zwischen Oesterreich und den Mittelstaaten gefaßt sein; vermuthlich würde Oesterreich alsdann in der Holsteinschen Sache mit Anträgen im mittelstaatlichen Sinne am Bunde vorgehen. In diesem Falle müßten wir unserem Abkommen mit dem Erbprinzen von Augustenburg *vorher* die möglichste Festigkeit geben. So lange unsere Interessen nicht vollständig sicher gestellt sind, würden wir den Besitz von

Digitized by Google

Schleswig festzuhalten haben, um uns ein außerhalb des Bundes belegenes Pfand unserer Ansprüche zu sichern; genommen kann uns dieses Pfand nicht werden, da Schleswig, abgesehen von allen europäischen Schwierigkeiten, nicht ohne Preußens Einwilligung Bundesland werden kann.

Immerhin aber entziehen sich die Folgen, welche einen äußerlich erkennbaren Bruch mit Oesterreich haben würden, zu sehr der Berechnung, als daß ich nicht dazu rathen sollte, der Erhaltung des bestehenden Verhältnisses das Opfer zu bringen, welches in der Zusage jener von Hause aus todtgebornen Verhandlungen über Zolleinigung liegen kann." [1])

26.

16. Oktober 1864, **Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Unverfänglichkeit der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung. Bedeutung einer Ablehnung derselben durch Preußen. Muthmaßliche Folgen in Bezug auf die österreichische Politik. Die Bestrebungen v. Schmerlings. Schlußantrag.**

„Nachdem mir die auf die Zollverhandlungen mit Oesterreich bezüglichen Schriftstücke zugegangen sind, erlaube ich mir zur Unterstützung der in meinem Bericht vom 10. d. Mts.[2]) entwickelten Auffassung noch Nachstehendes anzuführen.

Auf die Wünsche des Grafen Rechberg einzugehen, bringt für uns keine Art von Gefahr oder politischem Nachtheil mit sich; wir bleiben vollständig Herr unserer Entschließungen, wenn wir nur Verhandlungen in Aussicht stellen, welche ohne unsere freiwillige Zustimmung kein Ergebniß haben können. Die analoge Zusage von 1853 hat uns keinen Nachtheil gebracht und die jetzt zu gebende wird es noch weniger können, da sie sich in folgenden Punkten von der früheren zu unserm Vortheil unterscheidet: Zunächst bildet sie nicht den Preis, für welchen wir die Erneuerung des Zollvereins und die Zustimmung Oesterreichs zu derselben erkaufen, sondern der Zollverein ist bereits, ohne dieser Zustimmung zu bedürfen, erneuert worden, und wir geben durch die zu machende Konzession dem Kaiser von

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.
[2]) Vgl. Urkunde 25.

Digitized by Google

Oesterreich einen vollständig freiwilligen Beweis der bundesfreundlichen Gesinnungen, von welchen wir beseelt sind. — Es wird ferner nach den in Prag vorläufig getroffenen Verabredungen diesmal zweifellos festgestellt werden, daß die Autonomie Preußens und die freie Bewegung seiner Handelspolitik durch die Verabredungen mit Oesterreich in keiner Weise beschränkt werde. Endlich bietet der mit Frankreich abgeschlossene Handelsvertrag gegen alle uns unbequemen Bestrebungen Oesterreichs eine feste Stellung, welche früher nicht vorhanden war. Nach dem Artikel 31 dieses Vertrags können wenigstens die außerdeutschen Landestheile Oesterreichs in kein näheres Verhältniß zu dem Zollverein treten, als Frankreich, und Verhandlungen über eine Zolleinigung mit Gesammt-Oesterreich würden nur unter Zuziehung Frankreichs und derjenigen Staaten, auf welche außerdem der Art. 31 Anwendung fände, mit Aussicht auf praktischen Erfolg geführt werden können. Wenn das Versprechen von 1853 mit Rücksicht hierauf in irgend einer Form erneuert wird, so vermag ich keinen politischen Nachtheil zu entdecken, welcher für uns daraus hervorgehen könnte. Selbst die Gegner der Regierung Eurer Majestät, welche in bewußter Weise bemüht sind, die Schwierigkeiten unserer auswärtigen Politik zu vermehren, werden einen Nachtheil, der aus dem Versprechen, zu verhandeln, hervorgehen könnte, nachzuweisen außer Stande sein, und der ruhigen öffentlichen Meinung kann an sich ein schlechtes Verhältniß zu Oesterreich nicht als nützlich oder auch nur als gleichgültig vorschweben.

Es ist möglich, daß unsere Beziehungen zu Oesterreich auch durch eine Ablehnung der jetzigen Wünsche des Kaiserhofes nicht sofort in dem Maße getrübt werden, wie es den Anschein hat, und daß Graf Rechberg dennoch im Amte bleibt. Nachdem uns aber das Gegentheil hiervon in positiver und nach manchen anderweiten Anzeichen auch glaubwürdiger Weise erklärt worden ist, so wird unsere Ablehnung dem Kaiser und dem Grafen Rechberg immer den Eindruck machen, daß wir uns mit großer Leichtigkeit zum Fallenlassen des österreichischen Bündnisses entschließen und die Erhaltung des letzteren nicht einmal durch eine für uns selbst bedeutungslose Konzession erkaufen mögen.

Diese Erfahrung wird von Herrn von Schmerling und seiner Partei ohne Zweifel benutzt werden, um den Kaiser zu bestimmen, daß er sich bei Zeiten auf den Eintritt ungünstigerer Beziehungen zu Preußen einrichte

Digitized by Google

und vorsehe, und namentlich seinen Verhältnissen zu den deutschen Mittelstaaten und zu Frankreich die diesem Zweck entsprechende Richtung gebe. Eine derartige Wendung der österreichischen Politik wird früher oder später vielleicht ohnehin eintreten, und wir werden ihr alsdann mit den entsprechenden Mitteln begegnen müssen, nicht aber sie leichtfertig fördern. In dem Bestreben, Preußen möglichst um alle, auch um die indirekten Früchte unserer Siege zu bringen, würde Oesterreich an fast allen europäischen Höfen bereitwillige Helfer finden. Diesen Weg zu gehen, wird Oesterreich vielleicht durch die Erwägung abgehalten, daß es in auswärtigen Verwickelungen der Hülfe bedürfen könne, welche unser Bündniß dem Kaiser sichert. Wird nun jetzt der Beweis geliefert, daß dieses Bündniß ein lockeres sei, indem wir keinen Anstand nehmen, den notorischen Vertreter desselben, den Grafen Rechberg, fallen zu lassen,[1]) während wir ihn ohne ein wirkliches Opfer von unserer Seite halten könnten, so steht zu vermuthen, daß das Kaiserliche Kabinet lieber versuchen werde, die Gefahren, welche Oesterreich bedrohen könnten, durch Nachgiebigkeit gegen andere Mächte zu vermeiden, als es darauf ankommen zu lassen, ob Preußen den nöthigen Beistand vorkommenden Falls wirksam leisten werde. Schwindet

[1]) Die entgegenkommende Haltung Preußens in der Zollfrage hat den Sturz des Grafen Rechberg nicht aufgehalten. Am 2. Nov. 1864 schrieb die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 45): „Der österreichische Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Graf Rechberg, hat den Kaiser um seine Entlassung gebeten und dieselbe erhalten. Zu seinem Nachfolger ist der Graf Mensdorff-Pouilly ernannt. Da Graf Rechberg um der Festigkeit willen, mit welcher er die enge Verbindung mit Preußen aufrecht erhalten hat, viel Anfechtung in den Wiener Zeitungen und auch von Seiten anderer österreichischer Staatsmänner erfahren hat, und da seine Gegner in letzter Zeit vielfach darauf hingewiesen, daß er von Preußen trotz jener Verbindung auch nicht einmal das gehoffte unbedeutende Zugeständniß in Betreff künftiger Verhandlungen über eine Zolleinigung habe erreichen können, — so wurde die Kunde von seinem Rücktritt in vielen Zeitungen ohne Weiteres so gedeutet, als hätten die Gegner der Verbindung mit Preußen in Wien den Sieg davon getragen, und als werde Oesterreich jetzt eine abweichende Politik befolgen. Diese Auffassung hat sich jedoch sehr bald als ganz irrthümlich erwiesen. Die Ursachen, welche den Grafen Rechberg schließlich zu jenem Schritt bestimmt haben, scheinen mit den Fragen der österreich-preußischen Beziehungen nicht im Zusammenhange zu stehen. Andererseits ist der neue Minister nach Allem, was über seine Auffassungen und Absichten verlautet, in völliger Uebereinstimmung mit Sr. Majestät dem Kaiser von Oesterreich, überzeugt von der Nothwendigkeit und Heilsamkeit eines aufrichtigen und engen Zusammengehens mit Preußen im gemeinsamen deutschen Interesse. Die österreichische Regierung hat sich daher auch beeilt, die Versicherung hierher gelangen zu lassen, daß durch den Ministerwechsel in den freundschaftlichen Beziehungen der beiderseitigen Regierungen Nichts geändert werden solle."

Digitized by Google

bei dem Kaiser das Vertrauen auf Preußen, so werden die Rathschläge des Herrn von Schmerling die Oberhand gewinnen. In den Bestrebungen dieses Staatsmannes liegt die Verbindung Oesterreichs mit den beiden Westmächten, wie sie zur Zeit der polnischen Frage vorübergehend zu bestehen schien. Der nächste Schritt dazu würde in der Anerkennung Italiens durch Oesterreich liegen, und Herr von Schmerling befürwortet ihn schon jetzt. Demnächst würde die schleswig-holsteinsche Frage, d. h. der möglichst vollständige Ausschluß Preußens von irgend welchem Vortheil in den Herzogthümern, das Feld sein, auf welchem Oesterreich sich mit den Westmächten zu verständigen suchen würde. Daß die Bestrebungen Oesterreichs in dieser Richtung bei der Majorität des Bundes und bei den Mittelstaaten Anklang finden würden, dürfte nicht zweifelhaft sein. Wenn sich auch die angedeutete Richtung der österreichischen Politik unter der Leitung Schmerlings nur als eine wahrscheinliche bezeichnen läßt,[1]) und wenn es auch fraglich bleibt, ob dieselbe, namentlich in Paris, von

[1]) Im Sommer des folgenden Jahres (Juli 1865) kurz vor Abschluß der Gasteiner Konvention trat der Minister v. Schmerling aus dem Ministerium des Grafen Mensdorff zurück. Zur Ergänzung der obigen Schilderung seiner Wirksamkeit und seiner Bestrebungen lassen wir nachstehend auch ein Urtheil der offiziösen Provinzial-Korrespondenz (v. 5. Juli 1865 Nr. 27) über den Staatsmann folgen: „Oesterreichische Blätter machten niemals ein Hehl daraus, daß dieser Minister schon zur Zeit des Grafen Rechberg und eben so gegenüber dem Grafen Mensdorff seinen ganzen gewichtigen Einfluß dahin geltend machte, die österreichische Politik von dem Bündniß mit Preußen abzuziehen und den deutschen Mittelstaaten zuzuführen. Abgesehen von dem Gewicht und der Geltung, welche die Ansichten und Rathschläge des Herrn v. Schmerling bei den Entschließungen der österreichischen Regierung selbst haben mochten, übte derselbe aber noch einen ganz besonderen Einfluß durch die Leitung der gesammten österreichischen Regierungspresse. Es war eben so auffallend, wie bedenklich, daß selbst in den Zeiten, wo die beiden Regierungen Oesterreichs und Preußens von dem ernstesten Willen zu voller und entschiedener Gemeinschaft beseelt waren, dennoch von Wien aus und anscheinend Namens der dortigen Regierung der Same der Zwietracht in den Tagesblättern ausgestreut und dadurch die Gegner des preußisch-österreichischen Bündnisses immer wieder ermuthigt wurden. Es mag dahin gestellt bleiben, wie viel Herr v. Schmerling hierin aus eigener persönlicher Neigung, wie viel aus Rücksicht auf die gehoffte Unterstützung der Liberalen im Reichsrath gethan haben mag: das aber scheint gewiß zu sein, daß die Gegenwirkungen gegen das Zusammengehen mit Preußen an seiner Person ihre Hauptstütze hatten. Deshalb darf sich an seinen Rücktritt wohl mit Recht die Erwartung knüpfen, daß die Hemmnisse des Einverständnisses mit Preußen, wenigstens soweit sie nicht in den thatsächlichen Schwierigkeiten der schleswig-holsteinischen Frage selbst, sondern in den Anschauungen des Parteiwesens und in persönlichen Abneigungen begründet waren, jetzt wieder mehr in den Hintergrund treten und der grundsätzlichen vertrauensvollen Stellung der österreichischen Regierung zu Preußen weichen werden."

Digitized by Google

Erfolg begleitet sein würde, so stehen doch die Unbequemlichkeiten und Gefahren, welche uns aus diesen Eventualitäten erwachsen können, in einem großen Mißverhältnisse zu der Geringfügigkeit der Konzession, welche von uns verlangt wird. Ich würde keinen Augenblick zweifelhaft sein, bei Ew. Majestät ebenso entschieden als ehrfurchtsvoll die Zurückweisung der österreichischen Zumuthungen zu beantragen, sobald dieselben eine solche Gestalt annehmen, daß unsere Zustimmung eine Aenderung oder eine Verzögerung der Ausführung der französischen Verträge mit sich brächte; ich kann im Gegentheil nur befürworten, daß unsererе Bemühungen bei den Verhandlungen mit den Vereinsstaaten dahin gerichtet werden, die Verträge mit Frankreich noch vor Ablauf der jetzigen Vereinsperiode in Vollzug zu setzen. Ich vermag von hier aus nicht zu beurtheilen, ob wir die von Oesterreich gewünschten Zugeständnisse zu diesem Zwecke nützlich machen können. Abgesehen hiervon aber kann ich nur meinen Antrag wiederholen, in Berücksichtigung der Gesammtlage unserer auswärtigen Beziehungen, die Bewilligung der österreichischen Forderungen zu befehlen, insoweit letztere mit der unverkürzten und unverzögerten Durchführung der französischen Handelsverträge vereinbar sind und sich auf die Zusicherung von solchen Verhandlungen beschränken, wie sie ohne Beeinträchtigung des Artikels 31 des französischen Handelsvertrags geführt werden können." [1])

[1]) In Berlin angekommen, nimmt Herr v. Bismarck alsbald die Regelung der umstrittenen Frage selbst in die Hand. Unterm 7. November 1864 ersuchte derselbe den Handelsminister Grafen Itzenplitz, zu einer vertraulichen Besprechung des Gegenstandes, unter Zuziehung der preußischen Konferenz-Bevollmächtigten am folgenden Tage um 11 Uhr in seiner Wohnung mit ihm zusammentreten zu wollen. Zugleich übersandte Herr von Bismarck dem Ressortminister den Entwurf zu einer anderweitigen Fassung des Artikels 25 des Vertrags vom 19. Februar 1853 unter dem Vorbehalt, solchen in der Besprechung am 8. November näher zu begründen. Die von Herrn von Bismarck eigenhändig niedergelegte Fassung lautet: „Beide Regierungen behalten sich vor, über weitgehende Verkehrserleichterungen und über möglichste Annäherung der beiderseitigen Zolltarife, und demnächst über die Frage der allgemeinen deutschen Zolleinigung in Verhandlung zu treten. Sobald die eine von ihnen den für die Verhandlung geeigneten Zeitpunkt für gekommen erachtet, wird sie der anderen ihre Vorschläge machen, und werden Kommissarien der kontrahirenden Regierungen zum Behuf der Verhandlung zusammentreten. Es wird beiderseits anerkannt, daß die Autonomie eines jeden der kontrahirenden Theile in der Gestaltung seiner Zölle und Handelsgesetzgebung hierdurch nicht hat beschränkt werden wollen." Wegen der weiteren Entwickelung vgl. Urkunde 28.

Digitized by Google

27.

7. November 1864. **Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Entwickelung der Weber-Association im Waldenburger Kreise durch Anschaffung neuer Webstühle.**[1])

„Unter den in der Zuschrift vom 5. v. M. angeführten Umständen[2]) will ich mich damit einverstanden erklären, daß für jeden von den 9 dort erwähnten Webern ein zweiter Webstuhl in Betrieb gesetzt werde.

Den hierzu erforderlichen Geldbetrag, welchen Ew. Hochwohlgeboren auf 1000 Thlr. angeben, werde ich in den nächsten Tagen Ihnen zugehen lassen. Indem ich Ew. Hochwohlgeboren wiederholt meinen verbindlichen Dank für die Mühe und Sorgfalt ausspreche, welche Sie dieser Angelegenheit widmen, ersuche ich Sie, mich über den weiteren Fortgang des in Rede stehenden Unternehmens in Kenntniß erhalten zu wollen.“[3])

28.

9. November 1864. **Vertraulicher Erlaß an den Gesandten Freiherrn von Werther in Wien, betr. Gesichtspunkte in Betreff der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung; Verhandlungen mit dem Grafen Rechberg darüber. Eingehen Preußens auf die österreichischen Wünsche. Politische Bedeutung dieses Schrittes.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich unter Bezugnahme auf meine heutige

---

[1]) Vgl. oben S. 32.

[2]) Der Landrath Olearius berichtete hier, sämmtliche Weber hätten gebeten, Beschäftigung über zwei Stühle zu erhalten; durch Mitbeschäftigung ihrer Familienmitglieder würde sich ihr Verdienst steigern, und auf dem einen Stuhle könne alsdann feine Leinwand, auf dem andern grobe gefertigt werden. Die Gewährung der Bitte bezeichnete der Landrath als billig und wünschenswerth, um den Versuch mit allen Konsequenzen durchzuführen. Der Versuch würde in 12 Wochen einen Betrag von 2700 Thlr. erheischen, zunächst aber auch mit einem geringeren Betrage (1000 Thlr.) in Angriff genommen werden können.

[3]) Unterm 3. Januar 1865 lud der Ministerpräsident die Minister von Bodelschwingh, Graf Itzenplitz, von Selchow und Graf Eulenburg „zu einer Besprechung in der Angelegenheit der schlesischen Weber“ auf den folgenden Tag nach Wilhelmstr. 76 ein.

Am 25. April 1865 wendet der Ministerpräsident dem Stuhlarbeiter Graupner aus seinem Dispositionsfonds die Summe von 70 Thlrn. zu, behufs Bildung eines neuen Vereins selbständiger Stuhlarbeiter in Nowawes bei Potsdam. Vgl. Urkunde 36.

Digitized by Google

Depesche[1]) wegen der künftigen Verhandlungen über die Frage der allgemeinen deutschen Zolleinigung, nachstehende vertrauliche Bemerkungen mitzutheilen, welche dazu beitragen werden, Ihnen die Gesichtspunkte näher darzulegen, von denen wir bei unserer Entschließung geleitet worden sind.

Bereits in meinen mündlichen Unterhaltungen mit Graf Rechberg während meines letzten dortigen Aufenthalts habe ich zu verschiedenen Malen hervorgehoben, daß der Gedanke einer Zolleinigung zwischen dem neu begründeten Zollverein und Oesterreich nach unserer Ansicht der Verwirklichung nicht fähig sei. Und als Graf Rechberg in voller Kenntniß dieser Auffassung dennoch Werth darauf legte, daß die Frage nicht offiziell für abgethan erklärt werde, bemerkte ich, daß ich eine Zusage von Verhandlungen, deren Ziel praktisch unerreichbar bleibt, an sich als bedenklich für das gute Einvernehmen betrachte; nachdem ich mich aber über die Bedeutung derselben offen ausgesprochen hätte und Graf Rechberg dennoch, aus politischen Gründen, hohen Werth darauf lege, daß wir nicht amtlich die Aussicht auf künftige Verhandlungen abschnitten, sei ich bereit mein Bedenken fallen zu lassen. Diese Erwägungen habe ich demnächst in meiner vertraulichen Korrespondenz mit Graf Rechberg wiederholt. Ew. Excellenz kennen diese Korrespondenz; ich darf mich deshalb enthalten, hier näher darauf zurückzukommen. Im Sinne derselben habe ich zu meiner Befriedigung dem vom Grafen Rechberg befürworteten Wunsche nunmehr entsprechen können und bin bei meinen desfallsigen Bemühungen von der Absicht geleitet worden, dem Grafen Mensdorff durch unser Eingehen auf die Wünsche des Kaiserlichen Kabinets einen Beweis des Werthes zu geben, welchen wir auf die Pflege des Einverständnisses unseres Allergnädigsten Herrn mit Seinem erhabenen Verbündeten legen. Vor Allem beabsichtigen wir damit, dem Grafen Mensdorff, welcher bei Uebernahme des von seinem Monarchen ihm übertragenen Amtes[2]) die Absicht aussprach, das Bündniß mit uns weiter ausbilden und fördern zu wollen, die Ausführung dieser Absicht zu erleichtern und das Vertrauen zu bekunden, von welchem wir

---

[1]) Mittelst dieser Depesche übersandte Herr von Bismarck dem Freiherrn von Werther den S. 48 Note 1 erwähnten Entwurf zu Art. 25 des Vertrags vom 19. Februar 1853 zur Mittheilung an den Grafen von Mensdorff.

[2]) Vgl. S. 46 Note 1.

Digitized by Google

ebenso für den jetzigen Leiter der auswärtigen Politik des Kaiserstaates beseelt sind, wie wir es für seinen Herrn Vorgänger waren.

Zu vollständiger Würdigung dieser unserer Auffassung wollen Ew. Excellenz sich den Unterschied zwischen der jetzigen Situation und der von 1853 vergegenwärtigen. Damals bildeten die Konzessionen, welche wir auf Oesterreichs Verlangen dem von uns nicht für anwendbar gehaltenen Prinzip der Zolleinigung machten, den Preis, um welchen wir die Herstellung des Zollvereins und namentlich den Eintritt Hannovers und Oldenburgs in denselben sicherten. Gegenwärtig aber ist die Erneuerung des Zollvereins abgeschlossen und unsere Handelsbeziehungen zum Kaiserstaate sind, vorbehaltlich der ferner anzustrebenden Verkehrserleichterungen, in einer für uns befriedigenden Weise geregelt. Wenn wir in dieser Lage der Dinge, im Widerspruch mit der öffentlichen Meinung des Landes und mit den Bedenken, welche von sachkundiger Seite innerhalb unserer amtlichen Kreise erhoben wurden, und auf Wunsch des Kaiserlichen Kabinets uns entschließen, Verhandlungen über ein Ziel in Aussicht zu stellen, dessen Erreichung, soweit es die Zolleinigung angeht, wir gegenwärtig weder wünschen noch vorhersehen, so werden Ew. Excellenz Sich mit mir sagen, daß wir dabei lediglich von dem Bestreben und der Hoffnung geleitet sein können, das zum Heile beider Länder zwischen Preußen und Oesterreich bestehende gute Einvernehmen zu fördern und zu befestigen, indem wir den auf dasselbe Ziel gerichteten Bestrebungen des Herrn Grafen von Mensdorff unsere Mitwirkung bereitwillig gewähren.

Ich darf annehmen, daß es den Absichten, von welchen unser Verfahren in dieser Sache geleitet wird, förderlich sein werde, wenn Sie Sich im Sinne dieser vertraulichen Eröffnung gegen den Grafen Mensdorff persönlich äußern wollen.

Zu einer abschriftlichen Mittheilung ist diese Depesche nicht geeignet."[1])

---

[1]) Wenn man die gleichzeitigen Aeußerungen in der Provinzial-Korrespondenz verfolgt, so kann man sehen, wie schwer es den inneren Ressortministern wurde, sich in der Zolleinigungsfrage der Auffassung des Ministerpräsidenten anzuschließen. Der Rückzug wird indessen doch allmälig angetreten, zuerst am 9. Nov. 1864 (Nr. 46) in dem gewundenen Artikel: „Die Verhandlungen zwischen Preußen und Oesterreich über die Grundlagen eines Handelsvertrags." Am 16. Nov. 1864 (Nr. 47) verkündete das offiziöse Blatt, die preußische Regierung habe Oesterreich das bewußte Zugeständniß gemacht; alle Befürchtungen wegen Preisgebung eines Theils der Selbständigkeit unserer

Digitized by Google

29.

20. November 1864. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Handelsbeziehungen zu Rußland [1]) und die Attachirung eines Fachmanns an die Königliche Gesandtschaft in St. Petersburg. Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs.**

„Als die kürzlich hier versammelt gewesenen Mitglieder des Ausschusses des Handelstags mir ihren Besuch abstatteten, lenkte sich die Besprechung insbesondere auch auf unsere Handelsbeziehungen zu Rußland. Die gedachten Mitglieder wiederholten den, wie Euren Excellenzen bekannt, bereits früher zu erkennen gegebenen Wunsch, daß wir unsere kommerziellen Verhältnisse

---

Handelspolitik seien aber völlig grundlos. — Der Abschluß des Handels- und Zollvertrags zwischen dem Zollverein und Oesterreich erfolgte am 11. April 1865. Die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 21 v. 24. Mai 1865) kam auf die alte Differenz noch einmal zurück, indem sie bemerkte: „In Preußen wie in Oesterreich ist dieser Vertrag anfangs vielfach angefochten worden, und zwar erhob bei uns die Oppositionspresse die größten Bedenken wegen des in demselben enthaltenen Versprechens, zu geeigneter Zeit mit Oesterreich über eine allgemeine deutsche Zolleinigung in Verhandlung zu treten. Man wollte darin eine Beeinträchtigung der freien Bewegung des Zollvereins erblicken. Schließlich hat man sich denn doch überzeugt, wie wenig Grund zu einer solchen Bemängelung des Vertrags in der That vorhanden ist, und hat dem mit so vieler Mühe zu Stande gebrachten heilsamen Werke seine Billigung nicht versagen können." — Der Art. 25 des Handels- und Zollvertrags zwischen dem deutschen Zoll- und Handelsverein v. 11. April 1865 hatte folgende Fassung erhalten: „Beide Theile behalten sich vor, über weitergehende Verkehrserleichterungen und über möglichste Annäherung der beiderseitigen Zolltarife und demnächst über die Frage der allgemeinen deutschen Zolleinigung in Verhandlung zu treten. Sobald der eine von ihnen den für die Verhandlung geeigneten Zeitpunkt für gekommen erachtet, wird er dem anderen seine Vorschläge machen und werden Kommissarien der vertragenden Theile zum Behuf der Verhandlung zusammentreten. Es wird beiderseits anerkannt, daß die Autonomie eines jeden der vertragenden Theile in der Gestaltung seiner Zoll- und Handelsgesetzgebung hierdurch nicht hat beschränkt werden wollen."

[1]) Die Besserung der Handels- und Grenzverhältnisse zwischen Preußen und Rußland hatte Herr von Bismarck schon im Jahre 1863 angestrebt; es kam aber damals über einleitende Verhandlungen nicht hinaus. Die Angelegenheit, an die sich in Preußen und Rußland gleich hohe Interessen knüpften, kam wieder in das Rollen durch die Denkschrift, betr. den Abschluß eines Handels- und Zollvertrags zwischen den Staaten des deutschen Zollvereins und Rußland, den deutschen Regierungen eingereicht vom bleibenden Ausschuß des deutschen Handelstags, Berlin im Februar 1864. Auch der kaufmännische Verein in Breslau beschäftigte sich lebhaft mit der Frage, und petitionirte bei dem Ministerpräsidenten von Bismarck zu Gunsten einer Herabsetzung der russischen Zölle, der Errichtung eines Konsulats-Systems in Rußland und einer Verbesserung der Kommunikationen mit diesem Reiche.

Digitized by Google

zu Rußland vertragsmäßig in entsprechender Weise regeln möchten. Es ergab sich dabei zunächst die Absicht des Ausschusses, Deputirte nach St. Petersburg senden zu wollen, welche, unabhängig von den Bestrebungen der Königlichen Regierung, für die Sache wirken, und unter Erweckung und Förderung der öffentlichen Meinung das Terrain vorzubereiten haben würden. Ich habe dieser Absicht mit Ueberzeugung das Wort geredet, und im Falle der Ausführung meine Unterstützung zugesagt. Das genügt aber m. E. nicht; ich halte es für angemessen und nothwendig, auch seitens der Regierung Schritte zu thun. Dahin rechne ich zunächst, daß ein mit den kommerziellen Verhältnissen überhaupt und namentlich mit unseren handelspolitischen Beziehungen zu Rußland vertrauter Beamter an die Königliche Gesandtschaft nach St. Petersburg entsendet und attachirt werde, der durch Einziehung von Erkundigungen, durch Umgang und wiederholte Besprechungen mit den betreffenden russischen Beamten und durch jede sonst geeignete persönliche Einwirkung die Wege anbahnt.

Das Wichtigste aber scheint mir die Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs. Man ist dort schwerfällig in der Arbeit; man entschließt sich nicht leicht, an neue Dinge zu gehen; es ist auf einen Erfolg nur zu rechnen, wenn wir die Arbeit selbst übernehmen; das Hin- und Hersenden von Denkschriften, wie deren schon öfter mitgetheilt worden, ist nicht geeignet, den Zweck zu fördern; es ist wesentlich, daß wir eine Unterlage darbieten, auf welche man die demnächstige Verhandlung gründen kann. Von dieser Ansicht ausgehend, erlaube ich mir Euren Excellenzen anheimzustellen, die Ausarbeitung eines Handelsvertrags mit Rußland anordnen und mir den Entwurf mittheilen zu wollen, um alsdann in weitere gemeinschaftliche Berathung über die fernere Behandlung der Sache treten zu können." [1])

[1]) Der Minister für Handel Graf Itzenplitz und der Finanzminister von Bodelschwingh erklärten sich mit dem Vorschlage einverstanden, und behielten sich die Mittheilung eines Vertragsentwurfs vor. Darauf folgte die Bezeichnung einer für die Entsendung nach St. Petersburg geeigneten Persönlichkeit (Schreiben vom 19. Januar 1865). Die Wahl fällt demnächst auf den Regierungsrath Keller-Holl (15. April 1865). Unterm 8. Mai 1865 überreichte Graf Itzenplitz Herrn von Bismarck den Entwurf zu einem Handels- und Zollvertrage mit Rußland. Es war darin von Werthzöllen ganz Abstand genommen, und eine Skala für allmälige Verminderung der Zölle aufgestellt, welche sich in einigen Jahren dem von Preußen gewünschten Maße näherte. Bei Rücksendung des Vertragsentwurfs (24. Mai 1865) bemerkte Herr von Bismarck, daß es ihm vor Allem darauf anzukommen scheine, den Vertrag so einzurichten, „daß wir auf Annahme desselben von Seiten der Kaiserlich russischen Regierung mit einiger

Digitized by Google

30.

31. Dezember 1864. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Berliner Haus- und Miethssteuer. Antrag auf Verminderung derselben.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich beikommend Abschrift eines mir zugestellten Schriftstücks über die Berliner Haus- und Miethssteuer[1]) zur Kenntnißnahme zu übersenden, indem ich Ihrer Erwägung anheimstelle, ob es nicht aus allgemeinen politischen Gründen rathsam erscheinen möchte, auf die Verminderung der fraglichen Steuer von Seiten der Staatsregierung hinzuwirken.

Ew. Excellenz würden mich verpflichten, wenn Sie mir hierüber bald eine Mittheilung zukommen lassen wollten.“ [2])

Wahrscheinlichkeit würden rechnen können. Dieser Gesichtspunkt dürfte namentlich bei Bemessung der Zölle, welche wir in Anspruch zu nehmen beabsichtigen, zu berücksichtigen sein; ich würde es zur leichteren Uebersicht mit Dank erkennen, wenn eine Gegenüberstellung der bisherigen und der in Vorschlag zu bringenden Zollsätze angefertigt werden könnte. Der Vorschlag von Werthzöllen scheint mir, sowohl an sich, als auch wegen des damit nothwendig verbundenen Verfahrens, im Hinblick auf die russischen Verhältnisse bedenklich.“ Auch dieses Mal verliefen aber die Verhandlungen ohne Ergebniß. Im Herbst 1867 tauchte das Projekt einer Revision des russischen Zolltarifs in St. Petersburg wiederum auf. Preußen übersandte seine Desiderien unter Vorbehalt weiterer Details (21. September 1867). November 1867 Zusammentritt der betreffenden russischen Kommissare. Durch Ukas vom 5. Juli 1868 erfolgte die Bestätigung des neuen russischen Zolltarifs. Vgl. die Schrift: „Allgemeiner Zolltarif des russischen Kaiserreichs und des Königreichs Polen für den europäischen Handel. Allerhöchst bestätigt den 5. Juli 1868. Mit Genehmigung und Bestätigung des Handels- und Manufaktur-Departements. 1. Lieferung. Text des Berichts und vergleichendes Verzeichniß der entsprechenden Paragraphen der Tarife von 1857 und 1868. St. Petersburg 1868.“ Auch dieser Ansatz brachte keine Früchte, und es schien, als wäre man auf Jahre hinaus von der Erfolglosigkeit aller einschlägigen Bemühungen hüben und drüben überzeugt. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 31.

[1]) Gemeint ist die Eingabe eines ehemaligen konservativen Journalisten in Berlin vom 3. Dezember 1864, worin auf alle mit der „verhaßten“ Berliner Miethssteuer verbundenen Uebelstände aufmerksam gemacht und um deren Aufhebung gebeten war.

[2]) Der Minister Graf zu Eulenburg erwidert Herrn von Bismarck, der Gegenstand sei schon bisher in seinem Ministerium nicht unerwogen geblieben, er sei jedoch nicht dazu gelangt, ein Einschreiten der Staatsregierung im Sinne des mitgetheilten Schriftstücks für zulässig zu erachten. Aus einem Reskripte des Ministers des Innern vom 28. Januar 1865 an die Regierung in Potsdam erhellt aber, daß derselbe nunmehr gleichfalls wenigstens die Ermäßigung der Miethssteuer für wünschenswerth erklärt.

Digitized by Google

31.

20. Januar 1865. **Votum, betr. die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals als Staatsunternehmen.** (Auszug.)

— — „Uebrigens kann ich nicht unbemerkt lassen, daß nach meiner Ueberzeugung die preußische Regierung unter allen Umständen dahin streben muß, den projektirten Kanal,[1]) dessen große Wichtigkeit für unsere Marine und unsere Handelsschiffahrt von keiner Seite verkannt wird, zur Ausführung zu bringen, selbst wenn dies ausschließlich als Staatsunternehmen und ohne alle Privatbetheiligung geschehen müßte.“[2])

32.

11. Februar 1865. **Schreiben an den Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg von Jagow in Potsdam, betr. die Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich anbei ein mir heute vorgelegtes

[1]) Vgl. oben S. 18. In der Thronrede zur Eröffnung des Landtags vom 14. Januar 1865 hieß es: „Zur Anlage einer für Handels- und Kriegsschiffe jeder Art nutzbaren Kanalverbindung zwischen der Ost- und Nordsee durch Schleswig und Holstein hat Meine Regierung technische Vorarbeiten ausführen lassen. Bei der Wichtigkeit dieses großartigen Unternehmens für die Interessen des Handels und der preußischen Marine wird Meine Regierung bemüht sein, die Ausführung durch eine angemessene Betheiligung des Staats sicher zu stellen, und Ihnen nach Abschluß der vorbereitenden Verhandlungen darüber nähere Mittheilungen machen.“

[2]) Der übrige Theil des Votums betrifft in der Hauptsache die Fassung des in der Sache zu erstattenden Immediatberichts und die Feststellung der finanziellen Betheiligung Preußens an dem Kanal-Unternehmen. Am 31. Juni 1865 reskribirte Herr von Bismarck an den Vorstand der nautischen Gesellschaft in Stettin: „Die Vorstellung, welche die nautische Gesellschaft unter dem 20. d. M. in Betreff der Anlegung des Nord-Ostsee-Kanals an mich gerichtet hat, habe ich mit Interesse gelesen, und es hat mir nur erfreulich sein können, von den darin bekundeten patriotischen Gesinnungen Kenntniß zu nehmen. Nach den mir bis jetzt vorliegenden, auf technischen Ermittelungen beruhenden Nachrichten steht der Wahl der Linie Eckernförde-Husum der Umstand entgegen, daß die längs der Westküste von Schleswig und von Husum befindlichen Sandbänke bei ihrer Entfernung vom Festlande es nicht richtig erscheinen lassen, dort eine Fahrtiefe herzustellen, die für größere und namentlich für Kriegsschiffe erforderlich ist. Außerdem wird befürchtet, daß die Gewalt der durch Fluth und Ebbe bedingten Ein- und Ausströmung des Wassers zerstörend auf den Kanal wirken werde, wenn derselbe in die offene See mündet. Wäre Aussicht auf die Beseitigung dieser Schwierigkeiten vorhanden, so wären die Vorzüge, welche die Husumer Linie darbietet, unverkennbar. Es kann mir nur erwünscht sein, wenn die Mitglieder der nautischen Gesellschaft mich durch nähere Beleuchtung der erwähnten Bedenken in den Stand setzen, die Erwägung der Königlichen Regierung wiederholt auf jene Linie zu lenken.“ Vgl. Urkunde 37.

Digitized by Google

Schreiben des zur Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses zusammengetretenen Komitees vom 18. Dezember v. J. nebst sämmtlichen Anlagen zu ressortmäßiger Veranlassung mit dem Bemerken zu übersenden, daß ich diesem, auch politisch wichtigen, von eifrigen Patrioten getragenen Unternehmen das lebhafteste Interesse zuwende, und, sofern die Ueberweisung eines fiskalischen Grundstücks an die zu gründende Anstalt in Aussicht genommen werden sollte, gern bereit sein würde, meine etwa zur Beseitigung entgegenstehender Hindernisse gewünschte Mitwirkung eintreten zu lassen." [1])

7. März 1865. Mittelst Schreibens an einen Konservativen erklärt sich der Ministerpräsident damit einverstanden, daß die Frage der Reform des Hypothekenwesens durch Einreichung einer Petition an das Herrenhaus zur Prüfung und Diskussion gelangt.[2])

33.

25. Juni 1865. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. Befürwortung des in dem Entwurf zu dem schweizerischen Handelsvertrage enthaltenen Artikels wegen der Alpen-Eisenbahn.**[3]) (Auszug.)

— — „Wenn ich auch nicht in Abrede stellen will, daß dieser Artikel

[1]) Vgl. unten 7. Dezember 1865. Inhaltlich eines Schreibens an den Präsidenten des deutschen Handwerkerbundes (Schwerdt in Hamburg) vom 20. Febr. 1865 sicherte Herr v. Bismarck demselben eine nähere Prüfung der ihm vorgelegten Denkschrift über den Erlaß einer allgemeinen deutschen Handwerker-Ordnung zu. Es bezeugen ferner das Interesse des Ministerpräsidenten an der Arbeiterfrage: Schreiben desselben vom 30. März 1865 an den Oberstlieutenant a. D. von Hofmann-Chappuis in Bonn (betr. die Organisation des Handwerker- und Arbeiterstandes), vom 17. April 1865 an den Wagenfabrikanten Moringen in Aachen (betr. die Ansichten des Sekretärs des dortigen Handwerkervereins über die Lösung der Arbeiterfrage, Ersuchen um bestimmt formulirte Vorschläge desselben), v. 19. April 1865 an den Fabrikanten Eduard Chogerlen in Radevormwald (betr. Vorschläge zur Besserung des Looses der Arbeiter), v. 1. Mai 1865 an den Professor Glaser in Berlin (Empfehlung des Geh. Reg.-Raths Zitelmann zur Besprechung bestimmt formulirter Vorschläge, zu deren Realisirung er die Mitwirkung des Ministerpräsidenten wünschte). Vgl. Urkunde 35.

[2]) Seit dem Jahre 1863 hatte der Ministerpräsident die Reform des Hypothekenrechts unausgesetzt im Auge gehabt. Zahlreiche Schreiben desselben an die Ressortminister und Private beweisen dies; gerade diese Angelegenheit wollte aber nicht von der Stelle rücken. Erst im Spätherbst 1869 war die Regierung in der Lage, dem Landtag Gesetzentwürfe vorzulegen, welche eine Reform des Hypothenrechts und eine neue Einrichtung der Grundbücher bezweckten. Vgl. auch „Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 58.

[3]) Artikel XII des Schlußprotokolls zu dem gedachten Handelsvertrage

Digitized by Google

eine eventuelle materielle Bethätigung des Zollvereins überhaupt als möglich hinstellt, so kann ich doch nicht zugeben, daß darin eine, auch nur moralisch bindende Verpflichtung für den Zollverein enthalten sei. Denn es ist die Bethätigung nicht nur zur Zeit sondern auch um deswillen ausdrücklich von der Hand gewiesen, weil die Frage überhaupt zur Diskussion gar nicht reif ist. Wie der Artikel lautet, ist er m. E. nichts als eine Redensart, ohne jede Verbindlichkeit für den Zollverein. Als eine solche Phrase ist er auch in der den Vertrag begleitenden Denkschrift ausdrücklich bezeichnet und seine Aufnahme nur gewünscht, um der für die Alpen-Eisenbahn in hohem Grade aufgeregten öffentlichen Meinung in der Schweiz eine Genugthuung zu geben und die Annahme des Handelsvertrags bei den Bundesversammlungen zu erleichtern.

Was die Sache selbst anbelangt, so muß ich allerdings vom politischen Standpunkt aus besonderen Werth auf das Zustandekommen einer direkten Eisenbahnverbindung mit Italien legen, und ich glaube auch in handelspolitischer Beziehung würde die Eröffnung einer Verkehrsanstalt, welche, Sommer und Winter zugänglich, den zollvereinsländischen Handel von dem im Winter ihm auferlegten Umwege über die österreichischen oder französischen Häfen befreite, von großer Wichtigkeit sein.

Ew. Excellenzen ersuche ich daher, noch einmal in Erwägung ziehen zu wollen, ob nicht von einem Einspruche gegen den Artikel XII des Schlußprotokolls, auf dessen Aufrechterhaltung die süddeutschen Regierungen Werth legen, als von einer unverfänglichen Phrase diesseits abgesehen werden kann. Eventuell würde ich mich auch damit einverstanden erklären, dem Herrn Grafen von Linden[1]) zu sagen, daß wir nur deswegen über diesen Artikel hinweggegangen seien, weil wir denselben nach seiner Fassung und den in der Denkschrift enthaltenen Erläuterungen nur als eine solche

---

lautete: „Die Bevollmächtigten der den Zollverein vertretenden Regierungen geben die Erklärung ab, daß sie die Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen Deutschland und Italien durch das neutrale Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft als einen Gegenstand hohen Interesses auch für die Länder des Zollvereins anerkennen, daß sie aber zur Zeit bestimmte Zusicherungen materieller Bethätigung in dieser Richtung schon deshalb ablehnen zu müssen glauben, weil die ganze Frage in ihrem jetzigen Stadium als noch zu wenig reif erscheint."

[1]) Der württembergische Gesandte am Berliner Hofe.

Digitized by Google

Phrase hätten ansehen können, welche keine Verbindlichkeit für den Zollverein zur Folge haben sollte.

Was schließlich den in dem Schreiben vom 15. d. M. aufgestellten Einwand betrifft, daß eine Erklärung wie die vorliegende von dem Zollverein ohne Ueberschreitung seiner Kompetenz überhaupt nicht abgegeben werden könne, so erlaube ich mir zu bemerken, daß jede Erweiterung der Kompetenz des Zollvereins mir vom politischen Standpunkte aus als besonders wünschenswerth erscheint, und stelle anheim zu erwägen, ob es sich nicht gerade empfehlen dürfte, den süddeutschen Regierungen im vorliegenden Falle eine Konzession zu machen, welche in analogen wichtigeren Verhältnissen als ein Präzedenz diesseits würde geltend gemacht werden können." [1])

7. Juli 1865. Der Ministerpräsident übersendet aus Karlsbad[2]) dem Handelsminister Grafen Itzenplitz einen Artikel der Börsenzeitung, in welchem behauptet war, daß durch die Nichtberücksichtigung der Position „Seidenwaaren" in dem neuen mit Oesterreich abgeschlossenen Zollvertrage die diesseitigen Seidenwaarenfabrikanten ihren bisherigen Absatz nach Oesterreich verlieren würden. Folgt das Ersuchen um eine Aeußerung darüber, ob die desfallsigen Angaben begründet und eventuell eine Abhülfe thunlich ist.[3])

---

[1]) Die Ressortminister von Bodelschwingh und Graf Itzenplitz entscheiden sich für den eventuellen Vorschlag des Herrn von Bismarck (Schreiben vom 14. Juli 1865). Die weitere Entwickelung darf im Großen als bekannt vorausgesetzt werden. Der erste Plan der Gotthardbahn wollte die Kosten des Alpen-Tunnels in der Art vertheilt wissen, daß 35 Millionen Franken von Italien, 20 Millionen von der Schweiz, 15 Millionen von den dabei betheiligten deutschen Staaten, und zwar ein Drittheil davon, also 5 Millionen Franken von Preußen aufgebracht werden sollten (vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 13. Dez. 1865 Nr. 50: „Eine Eisenbahn durch die Alpen"). Wegen der weiteren Entwickelung s. verschiedene Artikel in der Provinzial-Korrespondenz vom 14. März 1866 Nr. 11, 7. April 1869 Nr. 14: „Die Gotthardbahn" (Entscheidung Deutschlands für die Gotthardlinie), 10. Mai 1870 Nr. 19 (Ergebniß der Berner Konferenz) und „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 63.

[2]) Der Ministerpräsident war dem Könige Ende Juli nach Karlsbad gefolgt, woselbst wichtige Verhandlungen über die Regelung der Herzogthümerfrage zwischen Oesterreich und Preußen gepflogen wurden, welche bald darauf in Gastein ihre vorläufige Erledigung fanden.

[3]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz bestreitet das Letztere unter Einräumung der ersten Thatsache (Schreiben v. 13. Juli 1865 an den Ministerpräsidenten v. Bismarck in Karlsbad).

Digitized by Google

34.

12. Juli 1865, Karlsbad. Schreiben an den Polizeipräsidenten von Bernuth in Berlin, betr. Erhebungen über die Rothweinfabrikation in Deutschland. Anregung eines strafrechtlichen oder polizeilichen Einschreitens dagegen.

„Ew. Hochwohlgeboren übersende ich den anliegenden Artikel über den Rothweinverbrauch in den Zollvereinsstaaten[1]) und knüpfe daran das Ersuchen, mir eine vertrauliche Auskunft darüber geben zu wollen:

1. ob in Berlin sich die dort erwähnten Fabrikationsstätten von Rothwein befinden,

2. ob event. nach den bestehenden Bestimmungen gegen die Verfertiger derartiger gefälschter Rothweine strafrechtlich etwa mit Bezug auf §. 241 Strafgesetzbuchs[2]) vorgegangen werden kann.

Sollte dies letztere nicht angängig erscheinen, so würde es sich fragen, ob die Polizei aus sanitätspolizeilichen Gründen befugt ist, eine chemische Untersuchung der zum Verkauf gestellten Rothweine vorzunehmen, um deren Beschaffenheit zu konstatiren. Die amtliche Publikation der desfalls ermittelten Resultate würde schon einen praktischen Erfolg haben und jedenfalls für weitere Schritte die erforderliche Grundlage bilden.“[3])

---

[1]) Gemeint ist der im 1. Hefte des 42. Bandes der Berliner Revue enthaltene Artikel über den Verbrauch französischen Weins in den Zollvereinsstaaten. Der Verfasser berechnete den durch Rothweinverfälschung entstehenden fiskalischen Verlust an Einfuhrzoll in Deutschland auf 3 Millionen Thaler. Mit Rücksicht auf diesen Zollausfall hatte der Ministerpräsident auch die Aufmerksamkeit des Finanzministers v. Bodelschwingh auf den gedachten Aufsatz gelenkt.

[2]) §. 241 des Strafgesetzbuchs für die preußischen Staaten lautete: „Wer in gewinnsüchtiger Absicht das Vermögen eines Anderen dadurch beschädigt, daß er durch Vorbringen falscher oder durch Entstellen oder Unterdrücken wahrer Thatsachen einen Irrthum erregt, begeht einen Betrug.“

[3]) Der Polizeipräsident von Bernuth berichtet unterm 17. August Herrn von Bismarck: Die für Bordeaux ausgegebenen Weine seien noch keineswegs stets gesundheitsgefährliche Verfälschungen und künstliche Fabrikate. Was die sanitätspolizeiliche Rücksicht betreffe, so erwiesen sich die vielfach gehegten Befürchtungen, wenn nicht grundlos, doch übertrieben. Die Fabrikation der betreffenden Weine sei nicht strafbar, sondern nur der Verkauf des Fabrikats, insofern dasselbe für französischen Wein ausgegeben werde. Gebe man dies als richtig zu, so habe die Polizei hier zu einem Einschreiten überhaupt nicht mehr Veranlassung, als etwa bei dem Verkauf von Leinenzeug, das mit Baumwolle verfälscht ist, oder von inländischen Cigarren, die für Havanna ausgegeben werden. Man werde es hier wie dort in der Regel dem Publikum überlassen müssen, selbst sich gegen Betrug zu sichern und die Hülfe des Richters da in

Digitized by Google

35.

16. August 1865. **Gastein. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Bildung und Zusammensetzung einer Kommission zur Berathung der Arbeiterfrage.** (Auszug.)

[Die Zuziehung von Schulze-Delitzsch zu den in Rede stehenden Konferenzen[1]) erscheine unzulässig.[2])]

Anspruch zu nehmen, wo es sich übervortheilt glaube. — Unterm 16. September 1865 stellte hierauf Herr von Bismarck die weitere Betreibung dieser Angelegenheit im ressortmäßigen Wege dem Polizeipräsidenten von Bernuth anheim. „Wenn Sie die Ansicht aussprechen, daß der Antrag auf strafgerichtliche Verfolgung der Verfertiger gefälschter Rothweine dem betheiligten Publikum zu überlassen sei, so kann ich dieser Auffassung vom rechtlichen Standpunkt aus nicht beitreten. Da es dem Einzelnen in den meisten Fällen fast unmöglich ist, sich gegen derartigen Betrug zu schützen, so scheint es mir in Anknüpfung an den §. 10 Tit. 17 Th. II A.L.R. gerade in der Stellung der Polizei zu liegen, den Thatbestand zu konstatiren und der strafgerichtlichen Verfolgung zu übergeben. Ich würde daher glauben, daß gegen solche Weinhändler, welche notorisch das Verfälschungsgeschäft am hiesigen Orte betreiben, das Einschreiten der Gerichte herbeizuführen sein möchte. Ueber den weiteren Verlauf dieser Angelegenheit ersuche ich Ew. Hohlwohlgeboren mich in Kenntniß zu erhalten." Auf Grund eines Gutachtens der Ober-Staatsanwaltschaft vom 4. Oktober 1865 veranlaßt der Polizeipräsident von Berlin demnächst den Ankauf eines Berliner künstlichen Weinfabrikats und beantragt die strafgerichtliche Verfolgung. Der betr. Weinhändler wird darauf auf Grund des §. 345 Ziffer 5 des Strafgesetzbuchs durch rechtskräftiges Mandat des Einzelrichters zu einer Geldstrafe von 5 Thalern und Konfiskation des vorgefundenen Vorraths des betreffenden Weins verurtheilt. Der §. 345 Ziff. 5 lautet: „Wer verfälschte oder verdorbene Getränke oder Eßwaaren feilhält, wird mit Geldbuße bis zu 50 Thalern oder Gefängniß bis zu 6 Wochen bestraft."

[1]) Bei den Verhandlungen über die Arbeiterfrage im Abgeordnetenhause hatte der Handelsminister Graf Itzenplitz erklärt, die Regierung habe die Ueberzeugung gewonnen, daß die bestehenden gesetzlichen Vorschriften über das Koalitionsrecht der Arbeiter einer Aenderung bedürfen. Sie sei jedoch der Ansicht, daß eine Aenderung dieser Bestimmungen in den Zusammenhang der Gewerbegesetze überhaupt tief eingreife, und daß durch jene Aenderung allein die Lage der arbeitenden Klassen nicht durchgreifend verbessert werden könne, daß vielmehr auch erörtert werden müsse, inwieweit durch positive Mittel, besonders durch Förderung des Genossenschaftswesens den Arbeitern zu helfen sei. Bei der hohen Bedeutung der Sache halte die Regierung es für Pflicht, die von ihr zu ergreifenden Maßregeln durch eine gründliche und allseitige Prüfung vorzubereiten. Sie wolle daher eine Erörterung der einschlagenden Fragen zuvörderst durch Umfrage bei den Provinzialbehörden und bei den Organen des Handelsstandes eintreten lassen, dann aber eine Kommission zur Berathung der Angelegenheit aus Mitgliedern beider Häuser des Landtags und aus Sachverständigen der betheiligten Kreise, sowohl der Arbeitgeber wie der Arbeiter berufen. Bei den Arbeiten der Kommission handle es sich in Betreff der Betheiligung der Sachverständigen vornehmlich darum, Erfahrungen, welche auf der unmittelbaren praktischen Anschauung derselben beruhen, zu vernehmen und die Ausführbarkeit

Digitized by Google

„Wenn Ew. Excellenz es für geboten halten, daß auch ein Mitglied der Oppositionspartei an den qu. Berathungen Theil nimmt, so möchte ich dagegen hervorheben, daß die Kommission keinen parlamentarischen Charakter an sich trägt, sondern als eine von der Staatsregierung zu ihrer eigenen Information gebildete Enquete-Instanz zu betrachten ist.

Diesem Standpunkt scheint es mir auch zu entsprechen, wenn die Regierung nur solche sachkundige Mitglieder des Abgeordnetenhauses einberuft, die nicht zu den hervorragendsten und entschiedensten Gegnern der Regierung gehören und von denen sie daher annehmen kann, daß dieselben nicht das gebotene Diskussionsfeld lediglich für ihre politischen Partei-Interessen ausbeuten werden. Dieses Bedenken halte ich Schulze-Delitzsch gegenüber um so gewichtiger, als seine ganze agitatorische Wirksamkeit überwiegend darauf gerichtet ist, politischen Einfluß auf die Arbeiter und Handwerker zu gewinnen, um die Fortschrittspartei gegen die Regierung zu verstärken. Es scheint mir unserem Interesse mehr zuzusagen, gerade durch die bevorstehenden Berathungen zu konstatiren, daß der Beirath Schulzes für die Lösung der in Rede stehenden Fragen entbehrt werden kann. Ich möchte glauben, daß den an die Regierung zu machenden Anforderungen durch die Berufung des Abgeordneten Dr. Faucher vollständig Genüge geschehen sei. Hat er derselben nicht Folge geleistet, so liegt die Schuld der Nichtvertretung seiner Partei nicht an der Regierung, sondern an ihm selbst. Ich sehe hierbei ganz davon ab, daß die Fortschrittspartei bei der Bildung der Kommissionen des Abgeordnetenhauses regelmäßig und prinzipiell die konservativen Mitglieder ausgeschlossen hat.

Wenn jedoch Ew. Excellenz aber auf die Einberufung eines Ersatz-

---

von Vorschlägen zur Verbesserung der nach diesen Erfahrungen anzuerkennenden Mißstände zu erörtern. Der Handelsminister hatte die Oberpräsidenten aller Provinzen zu Vorschlägen geeigneter Persönlichkeiten aufgefordert und zwar aus dem Stande der Fabrikbesitzer und der Fabrikarbeiter, aus dem der Handwerksmeister und Handwerksgehülfen. Die Kommission sollte im Ganzen aus etwa 40 Mitgliedern bestehen.

[2]) Unterm 10. August 1865 benachrichtigte Graf Itzenplitz Herrn von Bismarck, die Konferenz zur Berathung der Arbeiterfrage würde von ihm am 21. August eröffnet werden. Nach dem Willen des Staatsministeriums seien vom Abgeordnetenhause Dr. Faucher und Justizrath Wagener berufen; ersterer habe aber nicht geantwortet, und frage es sich, ob nicht an dessen Stelle — was am natürlichsten wäre — Schulze-Delitzsch, als der anderen Seite des Hauses angehörig, zu berufen sei, vorausgesetzt, daß er Allerhöchsten Orts genehm sei.

Digitized by Google

mannes für den Dr. Faucher entscheidendes Gewicht legen, so erlaube ich mir, Hochderen Erwägung in erster Linie auf den Abgeordneten Prince-Smith und in zweiter auf den Abgeordneten Michaelis hinzulenken.

Schließlich wollen Hochdieselben mir gestatten, den zur Zeit in Berlin wohnhaften Professor Glaser als ein geeignetes Mitglied der Kommission in Vorschlag zu bringen. Derselbe hat auf dem letzten statistischen Kongreß als Sekretär der Kommission für die socialen Angelegenheiten fungirt und sich auch seitdem durch seine Wirksamkeit auf diesem Gebiet bemerkbar gemacht." [1])

36.

24. August 1865. **Denkschrift, betr. die Lage der Weberbevölkerung in den Kreisen Waldenburg und Reichenbach. Das Staatsministerium und die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie. Einwirkung des Staates auf die Regelung der Arbeitslöhne. Staatliche Förderung von Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften.**[2]) (Auszug.)

(In dem Entwurf zu dem Immediatbericht des Staatsministeriums, betr. die Lage der Weberbevölkerung in den Kreisen Waldenburg und Reichenbach, finde sich u. A. die Redewendung: gewisse Vorschläge zur Verbesserung der Lage der Lohnweber (längere Kontrakte, längere Kündi-

[1]) Unterm 17. August theilt der Handelsminister Graf Itzenplitz dem Herrn von Bismarck mit, er habe die Einladung an Dr. Faucher zu der Konferenz wiederholt, nachdem dessen Aufenthalt jetzt ermittelt worden sei. Die Berufung von Schulze-Delitzsch unterbleibt. Der Hergang und das Ergebniß der Enquete erhellt aus der Druckschrift: Verhandlungen der zur Berathung der Koalitionsfrage berufenen Kommission. Nach den amtlichen Protokollen und stenographischen Aufnahmen. Berlin 1865. Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker). Als Frucht der Enquete, über deren Verlauf in der Provinzial-Korrespondenz vom 23. u. 30. August, 6. September, 1. November 1865 (Nr. 34, 35, 36, 44) eingehend berichtet ist, wird in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 13. Februar 1866 der Gesetzentwurf, betreffend die Verabredungen von Arbeitseinstellungen, eingebracht. Der Gesetzentwurf bleibt in dieser Session unerledigt.

[2]) Die gedachte Denkschrift enthielt Erinnerungen des Ministerpräsidenten zu dem an den König zu erstattenden Immediatbericht über die Lage der Weber im Waldenburger und Reichenbacher Kreise. Herr von Bismarck hatte sich nämlich bei Durchsicht des ihm zur Mitzeichnung unterbreiteten Berichtentwurfs der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß sich die Untersuchungs-Kommission überwiegend auf den Standpunkt der Fabrikanten gestellt hatte. In seinen Augen litt zunächst die Instruktion einzelner Beschwerdepunkte an Un-

Digitized by Google

gungsfrist, namentlich aber eine Festsetzung des Lohnminimums) widersprächen „den ersten Grundsätzen der Volkswirthschaftslehre.“ Mit dieser Stelle könne er (Bismarck) sich nicht einverstanden erklären.) „Zunächst erscheint es mir der Stellung des Staatsministeriums überhaupt nicht entsprechend, daß dasselbe seine Entschließung auf die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie gründet. Die Aufgaben des Staatsministeriums liegen meines Ermessens nicht auf dem Gebiet der Theorie, sondern auf dem des praktischen Lebens. Es können daher für die Entschließung desselben meiner Ansicht nach die Theorien der Volkswirthschaft nur insofern zur Anwendung gelangen, als sie auf das Maß und die Bedingungen der vorhandenen Zustände zurückgeführt sind. In diesem Sinne ist auch in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Februar v. J. in Betreff der Koalitionsfreiheit Namens des Staatsministeriums die Erörterung der praktischen Frage in Aussicht gestellt, ob die Verbesserung der Lage der arbeitenden Klassen durch positive Mittel anzustreben sei.[1])

---

vollständigkeit, er glaubte eben auch in den Schlußfolgerungen die erforderliche Unparteilichkeit zu vermissen. Da der Berichtentwurf selbst im Wesentlichen die Ermittelungen und Deduktionen der Kommission im Namen des Staatsministeriums adoptirt hatte, so hielt der Ministerpräsident eine solche Aneignung seitens des Staatsministeriums umsomehr für bedenklich, als damit auch die Inkongruenzen, welche in den Ausführungen der Kommission sich befanden, eine amtliche Bestätigung erhalten haben würden. — Die von Herrn von Bismarck gezogenen Erinnerungen, denen die obigen Sätze entnommen sind, füllen 57 eng beschriebene Seiten.

[1]) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Februar 1865 gab der Handelsminister Graf Itzenplitz die Ansicht der Staatsregierung über den von den Abgeordneten Schulze-Delitzsch, Dr. Faucher und Genossen vorgelegten Entwurf eines Gesetzes, das Koalitionsrecht der Arbeitgeber und Arbeiter betreffend, durch Verlesung folgenden Schriftstückes kund:

„Die Königliche Staatsregierung hat sich mit der vorliegenden Frage bereits vor Einbringung des Antrags eingehend beschäftigt. Sie hat dabei die Ueberzeugung gewonnen, daß die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über das Koalitionsrecht der Arbeitgeber und der Arbeiter einer Aenderung im Sinne des Gesetzentwurfs bedürfen. Sie hat sich aber auch nicht verbergen können, daß eine Modifikation dieser Bestimmungen in einen Zusammenhang des Systems der Gewerbegesetze eingreife, und daß die Frage nicht abzuweisen sei, inwieweit die Konsequenz und das praktische Bedürfniß eine Abänderung auch anderer Vorschriften dieser Gesetze bedingen. Ihre Erwägungen haben sie ferner zu der Ueberzeugung geführt, daß die Wegräumung der Schranken, welche der Koalitionsfreiheit gezogen sind, allein nicht den Erfolg haben werde, die Lage der arbeitenden Klassen materiell in erheblichem Belange zu verbessern, daß vielmehr in den Kreis der Erörterungen auch die Frage zu ziehen sein werde, inwieweit durch positive Mittel, insbesondere durch Förderung des

Digitized by Google

Wenn auch eine unmittelbare und direkte Regelung der Arbeitslöhne durch den Staat nicht ausführbar erscheint, so ist doch damit die Frage nicht ausgeschlossen, ob nicht eine indirekte und mittelbare Einwirkung seitens desselben in dieser Beziehung stattfinden kann; ich erinnere hier nur an das auch in England bestehende Verbot des Truckſystems, die Einschränkung der Fabrikarbeit der Kinder, an das jetzt in Anregung gebrachte Verbot der Beschlagnahme der Arbeitslöhne, endlich an die Gewährung des Koalitionsrechts und die Unterstützung von Produktions-Genossenschaften. [1])

Selbst wenn die theoretische Richtigkeit der aufgestellten volkswirthschaftlichen Doktrin feststände — so folgte daraus nur deren Gültigkeit auf dem rein theoretischen Gebiet der Volkswirthschaft. Nur wenn die letztere von allen räumlichen und zeitlichen Bedingungen und Voraussetzungen befreit ist, können die abstrakten Lehren Anspruch auf unbedingte Anwendung haben. Sobald es sich aber nicht um reine Theorie, sondern um

---

Genossenschaftswesens jener Erfolg anzustreben sei. Zu einer Aenderung der Gesetzgebung auf dieser Grundlage reichen die Vorberathungen, welche dem vorliegenden Gesetzentwurfe vorangegangen sind, nicht aus. Bei der hohen Bedeutung der Sache und der unverkennbaren Wichtigkeit der praktischen Folgen hält die Königliche Staatsregierung es für Pflicht, durch eine gründliche und allseitige Prüfung von ihr zu ergreifende legislative Maßnahmen vorzubereiten. Sie wird daher eine Erörterung der einschlagenden Fragen, außer durch eine Umfrage bei den Provinzialbehörden und den Organen des Handelsstandes, auch durch eine besondere Kommission veranlassen, zu welcher Mitglieder beider Häuser des Landtags und Sachverständige aus den Kreisen der Betheiligten, sowohl der Arbeitgeber als der Arbeiter, zugezogen werden sollen. Auf diesem Wege hofft sie der Lösung eines Problems näher zu treten, welches zu den bedeutendsten der Zeit gehört und von dessen Wichtigkeit für das gesammte Staatsleben sie durchdrungen ist."

[1]) Im Anschluß an die in der vorhergehenden Note erwähnte Erklärung der Staatsregierung ist zu bemerken, daß bei demselben Berathungsgegenstande die Redner der konservativen Partei im Abgeordnetenhause, namentlich die Abgeordneten Wagener und v. Blanckenburg, mit Lebhaftigkeit für die Sache der Arbeiter eintraten. Dieselben empfahlen: die Regierung aufzufordern, baldmöglichst einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen nicht allein sämmtliche, das Vereinsrecht der Arbeiter bisher beschränkende Ausnahmebestimmungen der Gewerbeordnung aufgehoben, sondern in Verbindung damit auch solche Organisationen angebahnt werden, welche es ermöglichen, daß der Arbeiterstand als solcher die ihm gebührende Stellung innerhalb des Staatsverbandes einzunehmen und seine eigenen Interessen selbständig zu handhaben und zu vertreten vermag. Als Grund für diesen Antrag führte der Abg. Wagener an, daß nicht die Fortschrittspartei, sondern allein das Königthum in Preußen dazu berufen und auch dazu im Stande ist, unparteiisch über allen Parteien und über allen Gesellschaftsklassen der Bevölkerung stehend, die gegenseitigen Ansprüche ruhig und billig abzuwägen und in gehöriger Weise zu befriedigen.

Digitized by Google

handgreifliche Wirklichkeit handelt, ist der Prozeß der volkswirthschaftlichen Theorie bereits durch die mannigfaltigsten Beschränkungen und Einwirkungen der realen und praktischen Verhältnisse gebrochen und getrübt. Diesen Rechnung zu tragen erscheint mir für die auf dem praktischen Gebiet sich bewegende Entschließung des Staatsministeriums eine nicht zu umgehende Verpflichtung. . . . . .

5. Produktions-Genossenschaften. In dem Gutachten der Kommission ist S. 31 d bemerkt, daß der Staat aus allgemeinen Fonds nicht zutreten könne, ohne von allen Seiten gleichberechtigte Ansprüche hervorzurufen. In der Aeußerung des Staatsministeriums über diesen Punkt ist nur auf den im Waldenburger Kreise angestellten Versuch hingewiesen. Es könnte aus diesem Umstande eine stillschweigende Zustimmung des Staatsministeriums zu dem von der Kommission aufgestellten Satze gefolgert werden, der ich in dieser Allgemeinheit nicht beitreten kann.

Der Staat kann allerdings nicht Unternehmungen gründen; ob er aber solche etwa prämienweise nicht unterstützen und befördern kann, wo sie sich gebildet haben, das ist eine Frage, die meiner Ansicht nach nicht von vornherein zu verneinen ist. Das ist auch der Standpunkt, welchen die Erklärung des Staatsministeriums im Abgeordnetenhause vom 11. Februar d. J. [1]) einnimmt, da in derselben ausdrücklich auf die Verbesserung der Lage der arbeitenden Klassen durch positive Mittel, namentlich das Genossenschaftswesen hingewiesen wird. Daß der Staat Niemand helfen soll, weil er nicht allen Ansprüchen genügen kann, scheint mir eine nicht zutreffende Schlußforderung."

37.

15. September 1865. **Schreiben an den Staats- und Marineminister von Roon und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Erhebungen über die zweckmäßigste Lage desselben.**

„Aus Ew. Excellenz Schreiben vom 6. d. M. in Betreff des Nord-Ostsee-Kanals [2]) habe ich mit Interesse ersehen, daß es die Absicht ist, neue Ver-

[1]) Siehe S. 60 Note 1.

[2]) Vgl. oben S. 55. Die zwischen Herrn v. Bismarck und dem Grafen

Digitized by Google

messungen und Peilungen vornehmen zu lassen, um bestimmtere Anhaltspunkte für die dem Kanal zu gebende Richtung zu gewinnen. Mit Rücksicht hierauf werde ich der Bescheidung der nautischen Gesellschaft in Stettin auf ihre wiederholten Vorstellungen wegen des Baues des Kanals von Eckernförde nach Husum einstweilen noch Anstand geben und zunächst Ew. Excellenzen Mittheilung über das Ergebniß der eingeleiteten anderweitigen Prüfung erwarten. Ich behalte mir bis dahin meine nähere Aeußerung vor, und glaube für jetzt nur bemerken zu dürfen, daß ich gegen ein Projekt sein würde, bei welchem, unter Annahme der östlichen Mündung in Kiel, die Anlage von Binnenschleusen beabsichtigt werden möchte. Auch rechne ich darauf, daß zur Vorbereitung der Beschlußnahme über die Ausführbarkeit der Benutzung der Hevermündungen für die westliche Ausmündung des Kanals, bei den beabsichtigten Vermessungen und Peilungen durch Schiffe der Königlichen Marine mit sorgsamer Beachtung aller in Betracht zu ziehenden und namentlich auch der von der nautischen Gesellschaft hervorgehobenen Punkte verfahren werden wird, um die Bildung eines sicheren Urtheils darüber zu ermöglichen." [1])

38.

16. November 1865. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betr. die Herbeiführung eines einheitlichen oder gleichmäßigen Münzsystems in den wichtigeren Staaten Europas. Unterredung mit dem Minister Drouyn de Lhuys in Paris.**

„Bei Gelegenheit meiner kürzlich stattgehabten Anwesenheit in Paris [2])

Blome unterm 14. August 1865 abgeschlossene Uebereinkunft von Gastein bestimmte, Preußen sei berechtigt, den anzulegenden Nord-Ostsee-Kanal durch das holsteinische Gebiet zu führen, sowie die Aufsicht über denselben und über seine Instandhaltung auszuüben. Erwähnen wir beiläufig auch die weitere Bestimmung desselben Vertrags: die Herzogthümer sollen dem Zollvereine beitreten.

[1]) Die Minister von Roon und Graf Itzenplitz theilen die Anschauung über die Untauglichkeit der Hevermündungen für die westliche Ausmündung des Kanals. Am Schlusse eines unterm 27. Dezember 1865 an den Handelsminister Grafen Itzenplitz gerichteten Schreibens bemerkt Graf Bismarck: „Es dürfte nunmehr an der Zeit sein, eine auf das Kanal-Projekt bezügliche Vorlage für den Landtag ausarbeiten zu lassen. Ew. Excellenz erlaube ich mir zu ersuchen, die hierzu erforderliche Einleitung treffen und deren Ergebniß mir mittheilen zu wollen. Dabei bemerke ich, daß in jener Vorlage ein noch näher zu verabredender Kredit in Anspruch zu nehmen sein wird, dessen Höhe meines Dafürhaltens nicht unter 12 Millionen Thaler zu bemessen wäre." — Vgl. Urkunde 42.

[2]) Graf Bismarck hatte sich gleich wie im Jahre 1864, im Oktober 1865 nach Biarritz begeben.

Digitized by Google

lenkte sich eine Unterhaltung, welche ich mit Herrn Drouyn de Lhuys [1]) hatte, auf die Frage wegen Herbeiführung eines einheitlichen oder gleichmäßigen Münzsystems in den wichtigeren Staaten Europas. Ich erkannte die Bedeutung einer solchen Reform und die davon zu erwartenden wohlthätigen Folgen an und bemerkte, daß die Prägung einer dem französischen Fünffrankenstück gleichkommenden Silbermünze in Preußen geeignet sein dürfte, dem Ziele näher zu kommen. Der französische Minister hob hervor, daß seiner Ansicht nach vor Allem Preußen und Frankreich in Betracht kommen würden, indem eine Einigung zwischen diesen Mächten die Verständigung mit den übrigen allmälig nach sich ziehen würde; er ist seitdem, wie ich aus einem Bericht des Grafen Goltz [2]) entnehme, dem Letzteren gegenüber auf den Gegenstand zurückgekommen.

Ich verkenne die Schwierigkeiten nicht, welche sich darbieten; sie dürften neben etwaigen aus der Münzkonvention der deutschen Staaten herzuleitenden Bedenken namentlich mit der in Frankreich eingeführten Geldwährung zusammenhängen. Gleichwohl glaube ich die Anregung nicht ohne Weiteres von der Hand weisen zu dürfen, und es würde mir angenehm sein, wenn Ew. Excellenz Sich wenigstens damit einverstanden erklären wollten, daß wir darüber mit der Kaiserlich französischen Regierung in Verhandlung treten.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, erlaube ich mir Ew. Excellenz zu ersuchen, obige Andeutungen erwägen und mich mit einer Aeußerung beehren zu wollen." [3])

7. Dezember 1865. Graf Bismarck unterbreitete dem Minister des Innern Grafen zu Eulenburg die Bitte des Oberstlieutenants z. D. von Thümen um

[1]) Der französische Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

[2]) Preußens Vertreter am Hofe Napoleons.

[3]) Der Finanzminister von Bodelschwingh machte geltend, daß die Prägung einer Münze zum Werthe von 1 Thlr. 10 Sgr. 6 Pf. (genau diesen Werth hatte das französische Fünffrankenstück) nur unter Abänderung des Münzvertrags vom 24. Januar 1857 und des Gesetzes über das Münzwesen vom 4. Mai 1857, mithin nur nach erlangtem Einverständniß der übrigen Vertragsstaaten und nach ertheilter Zustimmung des Landtags ausführbar sei. Außerdem sei Frankreich im Begriffe, demnächst zur reinen Goldwährung überzugehen. Aus diesem Grunde widerrathe es sich, in Preußen auf Einführung einer Silbermünze im Werthe des Fünffrankenstücks Bedacht zu nehmen, welches in Frankreich so gut wie verschwunden und zu dessen fernerer Ausprägung dort keine Aussicht vorhanden sei.

Digitized by Google

Förderung der Angelegenheit wegen Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses.[1]) „Bei dem lebhaften Interesse, welches ich dieser Sache widme, würde ich mich freuen, wenn die Schwierigkeiten, welche sich den Wünschen des Herrn von Thümen entgegenstellen, beseitigt werden könnten und ersuche Ew. Excellenz, dieselben nach Möglichkeit zu berücksichtigen." [2])

39.

23. Dezember 1865. **Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, betr. Getreidespekulationen an der Berliner Börse.**

„Den Herren Aeltesten der Kaufmannschaft hierselbst unterlasse ich nicht, für die Mittheilung vom 12. d. Mts., von deren Inhalt ich mit Interesse Kenntniß genommen,[3]) meinen verbindlichen Dank auszusprechen. Es würde mir sehr erwünscht sein, wenn die Herren Aeltesten auch fernerhin bei ähnlichen Fällen über wichtige und bedeutende Vorgänge auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs mir in gleicher Weise eine direkte Mittheilung wollten zugehen lassen." [4])

40.

26. Dezember 1865. **Schreiben an den Generaldirektor der Landfeuersocietät von Hülsen in Merseburg, betr. eine Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S.**

„Eurer Hochwohlgeboren beehre ich mich die anliegende Eingabe der

[1]) Vgl. Urkunde 32.

[2]) Die Anstalt kommt anscheinend aus dem Grunde nicht zu Stande, weil sie den von dem Minister des Innern verlangten Erfordernissen in Betreff des Nachweises der Lebensfähigkeit des Unternehmens nicht zu genügen vermag.

[3]) Mittelst dieses Schreibens überreichten die Adressaten dem Grafen Bismarck Abschrift eines Berichts an das Königliche Polizeipräsidium über die Frage, ob das auf die Gewinnung eines Uebergewichts im Getreidehandel gerichtete Bestreben gewisser Kornspekulanten eine störende und nachhaltige Einwirkung auf den regelrechten Verlauf in diesem Zweige des Produktenhandels besorgen lasse.

[4]) Vgl. auch Urkunde 64.

Unterm 31. Dezember 1865 ertheilt Graf Bismarck (nach der Nordd. Allg. Ztg. vom 7. Januar 1866) den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft nachstehenden Bescheid: „Auf die Vorstellung vom 6. d. Mts. wegen Beseitigung der von dem Verkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn für das Herzoglich lauenburgische Gebiet zur Erhebung kommenden Durchgangsabgabe benachrichtige ich die Herren Aeltesten der Kaufmannschaft, daß ich mit Rücksicht auf die bei dieser Frage in Betracht kommenden Interessen des Herzogthums Lauenburg die geeigneten Einleitungen getroffen habe, um eine nähere Erwägung der Angelegenheit von Seiten der lauenburgischen Landesregierung herbeizuführen."

Digitized by Google

Schneider-Association zu Halle mit dem Ersuchen zu übersenden, Sich mit dem Vorstande in ein persönliches Einvernehmen setzen und die Verhältnisse der Association einer Prüfung unterziehen zu wollen. Sollten sich die gemachten Angaben bestätigen und die qu. Verbindung auf solider Grundlage beruhen, so bin ich nicht abgeneigt, mich für die Gewährung des beantragten Darlehns zu verwenden, insofern damit die Fortdauer der Association gesichert sein sollte. Bei dem lebhaften und thatsächlichen Interesse, welches Eure Hochwohlgeboren in Ihrer früheren hiesigen Stellung für Angelegenheiten der in Rede stehenden Art bekundet haben, darf ich mich der Hoffnung hingeben, daß Sie meinem Ansuchen entsprechen und sich der erforderlichen Mühwaltung unterziehen wollen. Ich bemerke dabei schließlich, daß ich auf den politischen Standpunkt der Betheiligten in diesem Falle nicht ein ausschließliches Gewicht legen würde, vielmehr denselben, wenn sie auch nicht gerade politisch vorwurfsfrei sein sollten, im Interesse des Unterehmens die gewünschte Hülfe gewähren möchte".[1])

41.

31. Dezember 1865. **Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betreffend die Reorganisation des Steuerwesens.**

„Ew. Excellenz haben die Gefälligkeit gehabt, mir eine von Ihnen verfaßte ausführliche und eingehende Denkschrift über die Reorganisation des Steuerwesens zu übersenden.[2]) Ich habe von dem Inhalt derselben mit Interesse Kenntniß genommen und würde auch mit Vergnügen bereit sein, die gemachten Vorschläge mit Ew. Excellenz mündlich näher zu besprechen, wenn ich nicht glaubte, die erwähnte Denkschrift zunächst dem Herrn Finanzminister vertraulich mittheilen zu sollen.

---

[1]) Wegen der Erledigung des obigen Gesuches der Schneider-Association in Halle siehe Urkunde 51.

[2]) Der Wirkl. Geh. Rath von Le Coq hatte dem Grafen Bismarck unterm 20. November 1865 eine Denkschrift, betreffend die Reorganisation des Steuerwesens, überreicht. Der Grundgedanke des Schreibens war, daß es an der Zeit und ausführbar sei, durch eine veränderte Vertheilung der direkten Steuern den Beweis zu liefern, daß das gegenwärtige konservative Ministerium darauf Bedacht nehme, die während der sogen. neuen Aera eingeführten Steuern zu erleichtern und dadurch der leider sehr verbreiteten Meinung entgegenzutreten, daß es für die materiellen Interessen der Unterthanen gleichgültig bleibe, ob ein konservatives oder ein liberales Ministerium die Verwaltung des Landes führe. Wegen des näheren Inhalts der Le Coqschen Vorschläge vgl. die Urkunde 49.

Digitized by Google

Ich bin hierzu um so mehr veranlaßt, als es in Hochdero Intention liegt, in der nächsten Session einen entsprechenden Antrag im Herrenhause einzubringen. Sobald die Antwort des Herrn Finanzministers mir zugeht, behalte ich mir weitere Mittheilung vor.“ [1])

42.

3. Januar 1866. **Vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betreffend den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf Schritte zur Verwirklichung des Unternehmens. Vortheile von der Inangriffnahme des Projekts.** [2])

„Ew. Excellenz Aufmerksamkeit beehre ich mich für einen Gegenstand vertraulich in Anspruch zu nehmen, dessen Berührung bei Gelegenheit der Eröffnungsrede des Landtags mir von Wichtigkeit erscheint.

Ich halte es aus verschiedenen, aus der ganzen politischen Lage nach innen und nach außen entnommenen Gründen für nothwendig, der Frage über die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals praktisch näher zu treten, und einen positiven Schritt zur Verwirklichung des Plans zu thun. Dies kann mit voller Wirksamkeit nur durch die an den Landtag zu richtende Forderung eines Kredits zu diesem Zwecke geschehen. Ich bezweifle allerdings, daß die Sache reif genug ist, um sofort nach der Eröffnung mit einer fertigen und ausgearbeiteten Vorlage vor den Landtag zu treten; aber ich wünsche sehr, den Gegenstand in der Eröffnungsrede berühren und eine solche Vorlage in Aussicht stellen zu können.[3])

Es ist mir von Wichtigkeit, durch einen solchen entschiedenen Schritt in den Herzogthümern selbst und in Oesterreich den Eindruck der Gewißheit zu geben, daß Preußen die in den Gasteiner Konventionen in Betreff dieses Kanals erlangten Berechtigungen auch wirklich zur Geltung bringen und verwerthen werde. Das Unternehmen selbst ist ein den Herzogthümern,

[1]) Wegen der Erledigung dieser Angelegenheit vgl. Urkunde 49.

[2]) Vgl. oben S. 65.

[3]) Vermuthlich auf Veranlassung der oben stehenden Anregung brachte bereits die Provinzial-Korrespondenz vom 10. Januar 1866 Nr. 2 die Versicherung, daß die preußische Regierung, welche von der Wichtigkeit des Kanals tief durchdrungen sei, den betr. Plan nicht bei Seite gelegt habe, sondern im Begriffe stehe, für die dringend wünschenswerthe Ausführung desselben die Mitwirkung des Landtags in Anspruch zu nehmen.

Digitized by Google

namentlich dem Herzogthum Holstein erwünschtes, und jeder Schritt zur Verwirklichung desselben kann nur populär sein; die Stellung, die wir durch unsere Rechte in Betreff des Kanals einnehmen, giebt uns eine sehr bestimmte Macht in dem letzteren Herzogthum; und wenn auch vorauszusetzen ist, daß vor der noch Jahre erfordernden Vollendung des Kanals die ganze Frage der Herzogthümer definitiv entschieden sein werde, so wird doch schon von dem Augenblicke an, wo wir die Frage thatsächlich in Angriff nehmen, unsere Stellung in Holstein nach Maßgabe der Gasteiner Abreden eine solche, die uns sofort eine Menge einflußreicher Stützpunkte im Herzogthum darbietet.

Ich täusche mich nicht darüber, daß es möglich, ja wahrscheinlich ist, daß das Haus der Abgeordneten die Vorlage verwerfen und den Kredit verweigern werde, sei es offen aus prinzipieller Opposition, sei es unter leicht durchschaubaren Vorwänden, daß die Sache noch nicht reif, die Stellung Preußens noch nicht gesichert genug u. dgl. Aber diese Möglichkeit kann nur ein Grund mehr sein, das Haus der Abgeordneten vor die Alternative zu stellen, entweder durch Verweigerung ein wichtiges Unternehmen von anerkanntem Nutzen und großer Popularität zu verhindern, soweit es an ihm liegt, oder durch die Annahme der Vorlage die Politik der Regierung zu stärken und ihr in Bezug auf die Herzogthümer ein kräftiges Handeln zu erleichtern.

Ehe ich die Frage wegen Berührung des Gegenstandes in der Eröffnungsrede in das Staatsministerium bringe, wünsche ich mit Ew. Excellenz mich darüber zu verständigen und Ew. Excellenz Auffassung vom finanziellen Standpunkt aus zu kennen; ich beehre mich Ew. Excellenz zu ersuchen, mir zu einer baldigen vertraulichen Besprechung darüber Gelegenheit geben zu wollen." [1])

---

[1]) In der Thronrede, mit welcher der Landtag der Monarchie am 15. Januar 1866 eröffnet worden, findet sich die Allerhöchste Absicht ausgesprochen, „durch eine besondere Vorlage die Mitwirkung der Landesvertretung für die Staatsregierung in Anspruch zu nehmen, um die Ausführung des Kanals vorzubereiten, welcher die Ostsee mit der Nordsee verbinden soll." Am 18. Januar 1866 bereiteten Graf Bismarck und Graf Itzenplitz die Berathung des Staatsministeriums durch ein gemeinschaftliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh vor. Unterm 22. Januar 1866 beantwortet der Letztere das erwähnte Schreiben in dem Sinne, daß bei der Linie von St. Margarethen an der Elbe nach der Eckernförder Bucht und bei dem Projekte, wie es von dem Geheimen Ober-Baurath Lentze bearbeitet, im Wesentlichen stehen zu bleiben,

Digitized by Google

43.

10. Januar 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Konzessionsertheilung für die Berlin-Lehrter Eisenbahn. Antrag auf Beschleunigung der Entscheidung der Regierung. Vorzug der Begründung neuer, selbständiger Eisenbahnen vor den fortgesetzten Erweiterungen der bestehenden Unternehmungen. Aus der Konkurrenz erwachsende wirthschaftliche Vortheile.**

„Das seit mehreren Jahren hierselbst bestehende „Komitee der Berlin-Lehrter Eisenbahn" hat mir einen Abdruck der von ihm unter dem 30. v. Mts. an Ew. Excellenz gerichteten Eingabe vorgelegt, worin dasselbe um Beschleunigung der Entscheidung wegen der nachgesuchten Konzessionsertheilung gebeten hat.

Ew. Excellenz wollen mir gestatten, aus diesem Anlasse zu bemerken, wie ich es zunächst im Allgemeinen für höchst wünschenswerth erachte, den auf die Förderung der Verkehrsinteressen gerichteten Unternehmungen, soweit Zulassung und Ausführung derselben von der Genehmigung der Königlichen Regierung abhängen, durch jede thunliche Beschleunigung der bezüglichen Erwägungen und Entschließungen so viel als möglich Vorschub zu leisten. Unternehmer, welche längere Zeit hindurch, ohne Gewißheit darüber erlangen zu können, in welchem Sinne die Entscheidung der Regierung ausfallen wird, die zur Ausführung erforderlichen Mittel bereit zu halten haben, erleiden dadurch eine wirkliche Schädigung ihrer Interessen, und schon die Besorgniß hiervor muß auf die wünschenswerthe Entwickelung des, ernstlich gemeinte Ziele mit soliden Mitteln verfolgenden Unternehmungsgeistes entmuthigend einwirken.

Indem ich überzeugt bin, mich in Betreff dieser Gesichtspunkte mit Ew. Excellenz in vollem Einverständniß zu befinden, erlaube ich mir ferner zu bemerken, daß nach meiner Ansicht die Begründung neuer selbständiger,

---

daß die Kosten der Ausführung des Kanals annähernd auf 29 Millionen Thaler ermittelt seien, und daß in der Voraussetzung, das erforderliche Baukapital werde zum größten Theile durch eine Aktiengesellschaft beschafft werden, ein Opfer der Staatskasse im Betrage von 12 Millionen Thalern nicht zu hoch zu erachten sei. Graf Bismarck regte zunächst kommissarische Verhandlungen der bei der Landtagsvorlage betheiligten Ressorts an (Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz vom 25. Januar 1866). — Vgl. Urkunde 45.

Digitized by Google

von den bereits bestehenden unabhängiger Unternehmungen den fortgesetzten Erweiterungen der bestehenden Unternehmungen im Allgemeinen, und namentlich in solchen Fällen vorzuziehen sein möchte, wo die betreffenden Erweiterungen von den bestehenden Gesellschaften ersichtlich aus dem Grunde angestrebt werden, um sich der dem Publikum nützlichen Wirkung der Konkurrenz so viel als möglich zu entziehen. Gegenüber dem unzweifelhaften Gewinn, welcher den allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen grade aus den Konkurrenzbestrebungen verschiedener Unternehmungen erwächst, scheinen mir die mögliche Schmälerung eines aus einem bestehenden Unternehmen bereits mehr oder weniger lange Zeit hindurch gezogenen Gewinnes, und die dadurch etwa bedingte Abminderung der betreffenden Werthe keine für die Leitung des gesammten Staatswesens bestimmende Motive zu einer Bevorzugung darzubieten.

Ob und welche besondern Verhältnisse in Betreff der Konzessionsbewerbung, um welche es sich im vorliegenden Falle handelt, dafür sprechen mögen, die neue Gesellschaft, welche das Berlin-Lehrter Komitee zu bilden beabsichtigt, entweder zu Gunsten eines anderen Mitbewerbers überhaupt auszuschließen, oder dieselbe etwa nur auf Grund eines zwischen ihr und einer der bestehenden Gesellschaften zu treffenden Vereinbarung zuzulassen, habe ich zunächst der ressortmäßigen Beurtheilung Ew. Excellenz anheimzugeben. Indessen erlaube ich mir für den Fall, daß nach den obwaltenden Verhältnissen die fragliche Mitbetheiligung an dem neuen Unternehmen beziehungsweise die alleinige Ausführung des letzteren entweder der Berlin-Potsdam-Magdeburger oder der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zuzuwenden sein würde, meine Ansicht dahin auszusprechen, daß ich schon in dem Interesse, welches für den Staat in seiner Betheiligung an dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen beruht, ein berechtigtes Motiv zu einer Bevorzugung des letztgedachten Unternehmens erkennen würde. Außerdem würde bei Verschmelzung des neuen Unternehmens mit Berlin-Potsdam-Magdeburg die Wohlthat, welche in der Konkurrenz verschiedener von Berlin ausgehender Linien für das Publikum liegt, ausgeschlossen sein und dem Monopole einer beide Linien beherrschenden Verwaltung Platz machen." [1])

[1]) Die Berlin-Lehrter Eisenbahn blieb noch Jahre lang im Stadium der Erwägungen wegen der Schwierigkeiten, welche die Bahn innerhalb des hannoverschen Gebiets fand.

Digitized by Google

44.

20. Januar 1866. **Schreiben an die Minister der Finanzen, für Handel und des Innern, betr. die Herstellung von Eisenbahnen in der Provinz Posen. Dringlichkeit der Maßregel im allgemeinen Staatsinteresse.**

„Deutsche Grundbesitzer aus der Provinz Posen haben sich an mich in der Absicht gewandt, wenn möglich eine Initiative der Staatsregierung für den Bau von Eisenbahnen in jenem Landestheil herbeizuführen. Es ist diese Angelegenheit schon aus Anlaß des jüngst versammelt gewesenen Provinzial-Landtags in Anregung, jedoch nicht mehr zur Verhandlung gekommen. Nach den mir gemachten Mittheilungen dürfte, falls der Staat ein Drittel der Baukosten übernähme, die Provinz bereit sein, für die Deckung der übrigen zwei Drittel aufzukommen.

Ohne daß ich meinerseits mich für berufen erachten kann, auf die Modalitäten eines solchen Unternehmens näher einzugehen, glaube ich doch, daß dasselbe von zu großer politischer Bedeutung ist, um nicht einer Prüfung gewürdigt zu werden. Ich bin der Meinung, daß Kommunikationsmittel, welche jener Provinz gegeben werden, um sie den deutschen Provinzen näher anzuschließen, die schnellsten und sichersten Wege sind, auf welchen deutsche Kultur und mit dieser deutsche Gesinnung dort sich einbürgern. Insbesondere scheint es mir erforderlich, den östlichen Theil der Provinz in das Eisenbahnnetz hineinzuziehen.

Sollten Ew. Excellenzen meine Ansicht von der Dringlichkeit solcher Anlagen im allgemeinen Staatsinteresse theilen, so würde ich vorschlagen, die Erwägung derselben im Staatsministerium herbeizuführen, um eventuell dem Landtage der Provinz eine Vorlage zu machen, durch welche ermittelt würde, ob und bis zu welcher Bedeutung das Großherzogthum sich selbst zu diesem Zwecke zu belasten bereit ist, und wie hoch sich eventuell die Beihülfe des Staates zur Herstellung der Bahnen zu belaufen haben würde. Zunächst würden Ew. Excellenz, der Herr Handelsminister, vielleicht die Güte haben, mir mitzutheilen, welche von den bisher im Großherzogthum projektirt gewesenen Bahnen schon die Aussicht bieten, ohne außerordentliche Anregung und Beförderung ins Leben zu treten.“ [1])

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz entspricht diesem Ersuchen, und

Digitized by Google

45.

3. Februar 1866. **Schreiben an den Staatsminister a. D. Freiherrn von der Heydt, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Ausführung der betr. Bestimmungen der Gasteiner Konvention.**

„Ew. Excellenz Schreiben vom 30. v. Mts. habe ich zu erhalten die Ehre gehabt und daraus mit Befriedigung entnommen, daß Sie das unter Ihrem Vorsitze gebildete Komitee für den Nord-Ostsee-Kanal[1]) auf den 12. d. Mts. hierher zusammenberufen haben, um darüber zu berathen, ob auf den von dem Herrn Minister für Handel pp. angegebenen Grundlagen das Unternehmen zu Stande zu bringen sei.

Indem ich Ihrer weiteren Mittheilung über das Ergebniß der Komiteeberathung mit Interesse entgegensehe, nehme ich keinen Anstand, die von Ew. Excellenz gewünschte Erklärung dahin abzugeben, daß die Königliche Regierung die Bestimmungen der Gasteiner Konvention vom 14. August v. J. in Betreff des Nord-Ostsee-Kanals unter allen Umständen aufrecht erhalten und auf der Basis derselben den für das Unternehmen resp. die zu bildende Aktiengesellschaft erforderlichen Schutz ausüben wird. Nach Artikel 7 der gedachten Konvention ist Preußen berechtigt, den Kanal durch das holsteinische Gebiet zu führen, die Richtung und die Dimensionen desselben zu bestimmen, die nöthigen Expropriationen vorzunehmen, den Bau zu leiten, die Aufsicht über den Kanal und dessen Instandhaltung zu führen, das Zustimmungsrecht zu allen denselben betreffenden reglementarischen Bestimmungen zu üben; endlich auch die für die Benutzung des Kanals zu entrichtende Schiffahrtsabgabe zu normiren. In diesen vertragsmäßigen Bestimmungen dürften auch für die Zukunft und welches immer die staatsrechtliche Stellung de Herzogthümer sein möge, diejenigen Garantien zur Genüge enthalten sein, deren die Gesellschaft zur Sicherung ihrer Interessen bedarf.

Ew. Excellenz beehre ich mich anheimzustellen, von meiner gegenwärtigen Mittheilung den Ihnen geeignet scheinenden Gebrauch zu machen.“[2])

---

würdigt voll die Bedeutung der von dem Ministerpräsidenten vorgebrachten Erwägung. Die Provinz Posen wird in der That in den nächsten Jahren durch den Bau einer Reihe von Eisenbahnen dem Verkehr mehr und mehr erschlossen.

[1]) Vgl. oben S. 70.

[2]) Unterm 19. Februar 1866 theilte Graf Bismarck einem gewissen C. Hansen aus New-York auf eine denselben Gegenstand betreffende Eingabe mit, die preußische Regierung habe sich für die Linie von Eckernförde nach St.

Digitized by Google

46.

8. Februar 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Förderung der Berliner Associations-Buchdruckerei durch positive Mittel.**

„Die hiesige Associations-Buchdruckerei hat sich wiederholt an mich gewandt und meine Vermittlung für Gewährung von Druckarbeit seitens der Staatsregierung in Anspruch genommen.

Wenn ich auch bereit sein würde, dem in Rede stehenden Ansuchen zu entsprechen, so sind doch innerhalb meines Ressorts hierzu geeignete Druckerarbeiten nicht vorhanden.

Der Vertreter der betreffenden Association, Buchdrucker Ostertag, hat bei dieser Gelegenheit mit aufrichtigem Dank des lebhaften Interesses erwähnt, welches Ew. Excellenz dem Unternehmen zuzuwenden die Gewogenheit gehabt haben. Er hat dabei zugleich bemerkt, daß den wohlwollenden Intentionen Ew. Excellenz seitens der bisher dort beschäftigten Druckereien ein — förmlich natürlicher — Widerstand entgegengesetzt würde. In der Besorgniß Ew. Excellenz von Neuem zu behelligen, will er bisher eine wiederholte desfallsige Bitte an Hochdieselben unterlassen haben. Indessen hat er mich ersucht, gelegentlich die Förderung der in Rede stehenden Angelegenheit bei Ew. Excellenz zu befürworten.

Da es sich hier um die Unterstützung einer bestehenden Association handelt, so möchte ich mir mit Bezug auf die am 11. Februar v. J. im Abgeordnetenhause von Ew. Excellenz abgegebene Erklärung[1]) erlauben, die Frage zur Erwägung zu stellen, ob die in Rede stehende Association nicht durch positive Mittel unterstützt werden könnte. Bei der einflußreichen Stellung, welche die hiesigen Buchdrucker unter den übrigen Arbeitern einnehmen, würde ich glauben, daß es dem Interesse der Staatsregierung entsprechend sein möchte, denselben, so weit es ausführbar erscheint, entgegenzukommen.“[2])

Margarethen an der Elbe entschieden. Diese Entschließung sei eine endgültige. Vgl. Urkunde 48.

[1]) Vgl. S. 60 Note 1.

[2]) Ueber das weitere Schicksal des Gesuchs der Associations-Druckerei geben die Akten keinen Aufschluß.

Digitized by Google

47.

12. Februar 1866. **Schreiben an Louis Moser aus Southhampton, betr. das Projekt von transatlantischen Kompagnien.**

„Eurer Wohlgeboren erneuere ich gern in Erwiderung Ihres Schreibens vom 10. d. M. die von mir bereits mündlich ausgesprochene Versicherung, daß ich mich freuen werde, wenn es Ihren Bemühungen gelingt, die Einrichtung einer Dampfer-Kompagnie in Preußen zu regelmäßigen transatlantischen Fahrten mit organisirtem Postdienste unter preußischer Flagge zu Stande zu bringen. Ich bin gern bereit, der Erreichung dieses Zweckes jede gesetzlich zu meiner Verfügung stehende Erleichterung zuzuwenden."

48.

21. Februar 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf energische Verfolgung des Projekts. Aufforderung der dabei interessirten norddeutschen Staaten zur Theilnahme an der Sache.**

„Der Staatsminister a. D. Freiherr von der Heydt hat mir Abschrift des Schreibens mitgetheilt, welches er über die Beschlüsse des Komitees für den Nord-Ostsee-Kanal[1]) unter dem 13. d. M. an Ew. Excellenz gerichtet hat.[2])

Indem ich hiernach annehme, daß Ew. Excellenz die Angelegenheit nunmehr anderweit im Staatsministerium zur Sprache bringen werden, erlaube ich mir schon jetzt zu bemerken, daß ich — ohne die obwaltenden Schwierigkeiten verkennen zu wollen — dennoch an der ernsten und energischen Verfolgung der Sache festhalten zu müssen glaube. Ich bin der Ansicht, daß wir, zumal im gegenwärtigen Augenblick, auch nicht den Anschein dürfen aufkommen lassen, als wollten wir die Ausübung des im

---

[1]) Vgl. oben S. 75.

[2]) Hiernach erklärte das Komitee die Beschaffung der fehlenden Summe von über 17 Millionen Thalern im Wege der Privat-Aktien-Zeichnung bei der Lage des Geldmarkts für eine Unmöglichkeit. Gleichzeitig machte das Komitee Gegenvorschläge, unter andern den, anstatt der Staatseinlage vielmehr die Privatbetheiligung auf eine bestimmte Summe zu fixiren; außerdem war, als conditio sine qua non, das Verlangen nach Uebernahme einer Staatsgarantie für das aufzubringende Privatkapital gestellt.

Digitized by Google

Vertrage von Gastein gewonnenen Rechtes aufgeben. Die Regierung Seiner Majestät darf sich durch Schwierigkeiten, welche überdies zum Theil vorauszusehen waren, nicht zurückhalten lassen. Ich beabsichtige auch die bei der Sache lebhaft interessirten norddeutschen Staaten, namentlich Mecklenburg und Hamburg, zur Theilnahme aufzufordern und behalte mir meine nähere Aeußerung über die Behandlung der Angelegenheit für die Berathung im Staatsministerium selbst vor." [1])

49.

26. Februar 1866. **Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betr. die Verbesserung des preußischen Steuerwesens. Zuwendung von Steuerermäßigungen an die unbemittelten Klassen. Stärkere steuerliche Heranziehung des Großhandels und des Fabrikbetriebes.**

„Ew. Excellenz unterlasse ich nicht in Verfolg meiner Zuschrift vom 31. Dezember v. J.[2]) die in dem abschriftlich beiliegenden Schreiben vom 28. v. M. enthaltene Aeußerung des Herrn Finanzministers über die von

[1]) In einem Schreiben an denselben Minister (Graf Itzenplitz) vom 17. März 1866 erklärte Graf Bismarck, daß auch er das Gewicht der Bedenken nicht verkenne, welche im gegenwärtigen Augenblicke gegen die Ausführbarkeit der auf Bereitstellung der Geldmittel gerichteten Maßnahmen erhoben worden seien. „Gleichwohl bin ich nach wie vor der Ansicht, daß wir das Unternehmen nicht dürfen ruhen lassen, vielmehr an der ernsten und energischen Verfolgung desselben festhalten müssen. Indem ich Ew. Excellenz Einverständniß hierin begegne, glaube ich auf Ihre Zustimmung auch damit rechnen zu dürfen, daß nur die Abklärung der jetzigen politischen Situation zu erwarten sein wird, um der Ausführung unmittelbar wieder näher zu treten. Inzwischen, und um die Zeit nicht ungenützt zu lassen, beabsichtige ich mich nunmehr an die bei dem Kanalunternehmen interessirten deutschen Regierungen, und zwar zunächst an die Hansestädte und Mecklenburg, Hannover und Oldenburg zu wenden; auch behalte ich mir vor, demnächst in geeigneter Weise Schritte bei der niederländischen Regierung zu thun. Dazu bedarf ich aber einer für den Zweck geeigneten und zur Mittheilung an die gedachten Staaten bestimmten Denkschrift, in welcher das Ergebniß der bisherigen technischen Ermittelungen, die überschlägige Angabe der Kosten, die Aussicht auf Verzinsung und überhaupt die zur Beurtheilung der Sache nothwendigen Momente in übersichtlicher Weise, wenn auch zunächst mit dem Vorbehalt näherer Feststellung, dargelegt werden. Ew. Excellenz erlaube ich mir deshalb zu ersuchen, eine solche Denkschrift, unter besonderer Beachtung des Zweckes und der angedeuteten Gesichtspunkte entwerfen lassen zu wollen; ich würde es mit Dank erkennen, wenn Ew. Excellenz mir die Denkschrift bald könnten zugehen lassen." Das Schreiben bleibt unbeantwortet.

[2]) Vgl. Urkunde 41.

Digitized by Google

Hochdenselben verfaßte Denkschrift[1]) mitzutheilen. Ew. Excellenz wollen daraus entnehmen, daß der Herr Finanzminister Ihrer wohlwollenden Absicht, den unbemittelten Klassen eine Steuerermäßigung zuzuwenden, volle Anerkennung und Zustimmung gewährt. Auch ich schließe mich diesen von Ihnen aufgestellten Zielpunkten aus voller Ueberzeugung an und werde gern bereit sein, zu deren Erreichung auf jedem mit den Gesammtinteressen des Staats übereinstimmenden Wege mitzuwirken. Ich trete auch darin Ew. Excellenz bei, daß auf eine stärkere Heranziehung des Großhandels und der Fabrikbesitzer Bedacht zu nehmen ist, um die durch etwaige Steuererleichterungen der Unbemittelten entstehenden Ausfälle zu decken. Wenn indessen der Herr Finanzminister den von Ew. Excellenz in dieser Richtung vorgeschlagenen Besteuerungsarten von technischer Seite her Bedenken entgegenstellt, so befinde ich mich nicht in der Lage, dieselben entkräften zu können.

Indem ich daher Ew. Excellenz die etwaige Erörterung der ange-

[1]) Die Denkschrift ging davon aus, daß die Vortheile des Zollvereins und die Ermäßigungen des Zolltarifs nur einer Minderheit der Staats-Unterthanen, vorzugsweise den großen Handel- und Gewerbtreibenden, überhaupt dem Reichen mehr als dem Armen zu Gute kommen, während die direkten Steuern mehr auf dem Armen als auf dem Reichen lasten. Es sollten daher die am meisten drückenden Steuern zu Gunsten der weniger Wohlhabenden vermindert, dagegen dem Handel und der Industrie, welche vom Zollverein und von den Zollermäßigungen den wesentlichsten Vortheil haben, mit Schonung der minder wohlhabenden Gewerbtreibenden und ohne Verminderung der Staatseinnahme im Ganzen, größere Lasten auferlegt werden. Indem die Umwandlung der Grundsätze, nach denen die Erhebung der Gewerbesteuer gegenwärtig erfolgte, als angemessen bezeichnet, jedoch das Nähere in dieser Beziehung noch vorbehalten wurde, waren Andeutungen über gewisse Geschäftszweige gegeben, deren Erhöhung in der Gewerbesteuer der Billigkeit auch mit Rücksicht darauf entspreche, daß deren Vertriebsartikel eine Verminderung der Einfuhrzölle erfahren hatten. Als solche in der Gewerbesteuer zu erhöhende Geschäftszweige wurden bezeichnet: der Handel mit Wein, Kaffee, Tabak und Luxusgegenständen (Krinolinen, Konfektions-Putzsachen, Delikatessen, Parfümerien u. dgl.). Außerdem wurde bemerkt, daß die Makler höher zu besteuern sein würden, als diejenigen, deren Gewerbe eigenes Vermögen erfordert, daß die Lieferungs- und Differenzgeschäfte an der Fondsbörse, unter Kombinirung der Gesetze über die Gültigkeit solcher Geschäfte mit der Stempelpflichtigkeit, mit einem höheren Stempel als jetzt zu belegen, daß der Handel mit Grundstücken — die sog. Güterschlächterei — höher als gegenwärtig durch den Stempel zu besteuern und die sog. Reklamen zum Schutz für anständige und solide Geschäftsleute nach dem bedruckten Raum in den Tagesblättern und auf den Plakaten stark zu belasten sein dürften. Diesen Steuererhöhungen gegenüber sollten die direkten Steuern zu Gunsten der minder Wohlhabenden, namentlich auch der ländlichen Bevölkerung herabzusetzen sein, und es war vorzugsweise die Erleichterung der letzteren zunächst bei der Gebäudesteuer ins Auge gefaßt.

Digitized by Google

regten Differenzpunkte anheimstelle, bin ich gerne bereit, die weitere desfallsige Vermittlung zu übernehmen."

50.

27. Februar 1866. **Schreiben an den Finanzminister von Rodelschwingh, betr. die Gewährung eines Darlehns aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds an die sogen. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter, Shawlweber.** (Auszug.)

„Die sogenannte Petrische Association der hiesigen Stuhlarbeiter[1]) hat sich wiederholentlich an mich gewandt und meine Vermittlung für Gewährung eines Darlehns zur besseren Betreibung ihres Geschäfts in Anspruch genommen; ich habe in Folge dessen nicht umhin können, eine nähere konfidentielle Ermittelung der Verhältnisse der erwähnten Association herbeizuführen.

In dieser Hinsicht beehre ich mich Ew. Excellenz zur Kenntnißnahme mitzutheilen,

1. die Eingabe vom 2. November 1865,[2])
2. den Bericht des Polizeipräsidenten vom 26. Januar c.,
3. die gutachtliche Aeußerung des vernommenen Sachverständigen, des Fabrikanten Friedheim,

und dabei Folgendes zu bemerken.

Da es sich hier um die Unterstützung einer bereits bestehenden Association von Arbeitern handelt, so möchte ich mir erlauben, auf die Erklärung der Regierung Bezug zu nehmen, welche von dem Herrn Handelsminister

[1]) Die Association war im Jahre 1865 auf Grund eines notariellen Vertrags zusammengetreten; an ihrer Spitze stand der Fabrikant Petri, ein unbescholtener, strebsamer und intelligenter Mann, die übrigen Mitglieder waren stille Gesellschafter; die Gesammtzahl derselben belief sich auf über sechzig. Der Association wäre mit einem Darlehn von 10—15 000 Thlrn. geholfen gewesen.

[2]) Graf Bismarck hatte die Eingabe mittelst Schreibens vom 26. Dezember 1865 dem Polizeipräsidenten von Bernuth mit dem Ersuchen gesandt, sich über die Verhältnisse derselben unter Zuziehung eines sachkundigen und persönlich zuverlässigen Industriellen äußern zu wollen. „Ich bemerke hierbei noch, daß die in Rede stehende Enquete nur vorbereitender Natur sein soll und den Zweck hat, eine Entschließung meinerseits darüber herbeizuführen: ob die qu. Angelegenheit demnächst in den geschäftsmäßigen Weg überzuleiten sei. Es liegt event. in meiner Absicht, diese Angelegenheit bei den Herren Ressortministern des Innern und für Handel zur Sprache zu bringen und bei denselben die Gewährung eines Darlehns zu beantragen, wenn dasselbe auch die beantragte Höhe kaum erreichen möchte."

Digitized by Google

in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Februar 1865[1]) abgegeben ist. In derselben ist ausdrücklich hervorgehoben, daß die Staatsregierung die Unterstützung bestehender Associationen durch positive Mittel in Erwägung ziehen wolle.

Wenn nun die in Rede stehende Stuhlarbeiter-Association nach dem Urtheil des Polizeipräsidenten und des vernommenen Sachverständigen einen durchaus soliden geschäftlichen Charakter trägt, so erlaube ich mir Ew. Excellenz Prüfung die Frage anheimzustellen, ob nicht derselben zur nachhaltigen Betreibung ihres Geschäfts ein Darlehn aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds zu gewähren sein möchte. Es scheint mir, daß für dessen Rückzahlung in den Beständen und der Solidität des Geschäftsleiters ein gewisser Grad von Bürgschaft liegt, wenn ich auch nicht verkenne, daß eine unbedingte Sicherheit nicht vorhanden ist.

Wenn diese aber bei Unterstützungen der in Rede stehenden Art schon der Natur der Sache nach immer nicht zweifellos sein dürfte, so würde ich glauben, daß bei den vorliegenden speziellen Verhältnissen die Gewährung eines Darlehns im Interesse der Regierung läge.

Der Geschäftsführer der qu. Association, Petri, hat sich nämlich früher öffentlich zu den Schulze-Delitzschschen Grundsätzen bekannt und erst die gemachten Erfahrungen, sowie die ihm von jener Seite nicht genügend gewährte Unterstützung haben die Association zu dem Entschluß gebracht, sich an die Königliche Regierung zu wenden.

Da auf diese Weise sich hier in Berlin unter den Augen von Schulze-Delitzsch selbst eine nach seinen Grundsätzen gebildete Association von ihm abgewandt und sich der Regierung genähert hat, so scheint mir diese Thatsache auch in politischer Beziehung nicht ohne Bedeutung zu sein und ich würde gerade aus diesem Grunde glauben, daß die von der qu. Association ausgestreckte Hand von der Regierung nicht ganz zurückzuweisen sein möchte.

Würde das Darlehn auch nicht in der nachgesuchten Höhe von 10 bis 15 000 Thlrn. zu gewähren sein, so stelle ich doch Ew. Excellenz Erwägung anheim, ob nicht ein Betrag von 5000 Thlrn. von Sr. Majestät dem König aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds zu erbitten sein dürfte."[2])

---

[1]) Vgl. S. 63 Note 1.

[2]) Der Minister von Bodelschwingh glaubt Anstand nehmen zu müssen, sich für die Gewährung eines Darlehns aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds

Digitized by Google

51.

2. März 1866. **Schreiben an den General-Direktor der Landfeuersozietät von Hülsen in Merseburg, betreffend die Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S.**[1])

„Ew. Hochwohlgeboren unterlasse ich nicht, in Verfolg des Schreibens vom 15. v. Mts. die Antwort abschriftlich mitzutheilen, welche ich dem Vertreter der Schneider-Association ertheilt habe.[2])

Ich sage Ihnen zugleich für die in dieser Angelegenheit übernommene Mühwaltung, sowie für die eingehende und gründliche Erörterung der Verhältnisse meinen verbindlichen Dank.

Es hat sich in Folge derselben von Neuem herausgestellt, daß eine auf den Prinzipien von Schulze-Delitzsch gegründete Association nicht lebensfähig ist und dies nur durch Zutritt der Regierung und eine leitende Aufsicht möglicherweise werden kann."

52.

21. März 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend das Projekt einer Berliner Vorschußbank für Handwerker und kleine Gewerbetreibende.**

„Es ist mir der Entwurf des Statuts einer Aktiengesellschaft überreicht worden, welche unter der Firma „Berliner Vorschußbank" bezweckt, den Gewerbe- und Handwerkerstand, zunächst der hiesigen Stadt, durch Gewährung von Darlehnen zu mäßigen Zinsen, namentlich wenn es sich

---

an die Petrische Genossenschaft auszusprechen. Eine Unterstützung von Arbeiter-Associationen aus Staatsmitteln sei bei den Kammerverhandlungen nicht in Aussicht genommen worden und erscheine ihm sehr bedenklich schon wegen der Beschränktheit der hierfür zu Gebote stehenden Mittel und im Hinblick auf demnächstige ausgedehnte Berufungen auf den Vorgang. Das Darlehn unterbleibt.

[1]) Vgl. Urkunde 40.

[2]) Dieselbe lautet: „Berlin, den 2. März 1866. Ew. Wohlgeboren erwidere ich auf die Zuschrift vom 20. November v. J., daß ich den darin enthaltenen Antrag wegen Gewährung eines Darlehns an die dortige Schneider-Association einer eingehenden Prüfung habe unterziehen lassen. Es hat sich dabei indessen zu meinem lebhaften Bedauern herausgestellt, daß die zu einer nachhaltigen Hülfe erforderlichen Mittel den Betrag weit übersteigen, für dessen Gewahrung ich bei sonst geeigneten Verhältnissen weitere Schritte thun könnte. Ich bin daher bei aller Bereitwilligkeit leider außer Stande, der dortigen Association die erforderliche Hülfe gewähren zu können."

Digitized by Google

um kleinere Darlehne handelt, zu unterstützen und gleichzeitig die Betheiligten zu einer bleibenden Genossenschaft zu vereinigen.

Die mir ausgesprochene Bitte, diesem Unternehmen meine Unterstützung zuzuwenden, bin ich zu erfüllen gern bereit, da ich es als einen sehr segensreichen Erfolg betrachten würde, wenn der angestrebte Zweck sich erreichen ließe. Ew. Excellenz Ressort ist bei der Sache zunächst betheiligt, und ich erlaube mir daher die Anfrage, ob Ew. Excellenz geneigt sein würden, die erforderliche landesherrliche Bestätigung nach Maßgabe des beifolgenden Statuts einzuholen, oder welchen Abänderungen dasselbe zu diesem Behuf etwa zu unterwerfen sein würde. Da das Aktienkapital bis jetzt noch nicht gezeichnet ist, so ist diese meine Anfrage nur eine vorläufige, durch deren Beantwortung ich in den Stand gesetzt sein möchte, die Richtung, in welcher der Plan weiter zu verfolgen wäre, besser zu übersehen. Es handelt sich deshalb augenblicklich nur um die Prinzipien, nicht gerade um eine solche Prüfung jeden Details des Entwurfs, wie sie nöthig wäre, wenn schon die landesherrliche Genehmigung eingeholt werden sollte." [1])

[1]) Graf Itzenplitz erwidert dem Grafen Bismarck, das beabsichtigte Unternehmen sei demjenigen ähnlich, welches früherhin unter der Firma „Preußische Volksbank" von dem Grafen Eberhard zu Stolberg-Wernigerode in Anregung gebracht wurde, und über welches das Königliche Staatsministerium sich in dem Immediatberichte vom 31. Januar 1864 geäußert habe. Obgleich die Zwecke des gegenwärtigen Projekts beschränkter und das in Aussicht genommene Grundkapital weit geringeren Betrages sei, als in jenem Falle, so würde er doch kein Bedenken tragen, die Gemeinnützigkeit auch dieses Unternehmens anzuerkennen und dasselbe zur Förderung durch Ertheilung des Aktien-Privilegiums an sich für geeignet zu erachten. Nur sei noch der Nachweis der Zeichnung des Grundkapitals zu erbringen, und der Statutenentwurf noch einer durchgreifenden Revision zu unterziehen. (Schreiben vom 1. Mai 1866.) — Unterm 8. Mai 1866 theilte Graf Bismarck dem Professor Dr. Glaser in Berlin, welcher das Bankprojekt angeregt hatte, Abschrift der Antwort des Handelsministers mit und bemerkte im Anschluß daran: „Indem ich Ihnen die Erledigung der betreffenden Desiderate anheimgebe, will ich nicht unterlassen, Sie gleichzeitig darauf aufmerksam zu machen, ob es nicht namentlich unter den jetzigen Zeitverhältnissen und um eine Zersplitterung der Kräfte zu vermeiden, zweckmäßiger sein dürfte, Sich an eins der bestehenden Institute ähnlicher Art anzuschließen. Soviel ich weiß, verfolgt die Schustersche Gewerbebank hierselbst ganz dieselben Zwecke." — —

Daß im April 1866 der Ministerpräsident auf die nationalökonomischen Arbeiten des Dr. E. Dühring aufmerksam geworden war, ist bereits in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth", Bd. I S. 31, angedeutet. Nach Einsicht der Schrift Dührings: „Sache, Leben und Feinde, Karlsruhe u. Leipzig 1882" trage ich dem dort Gesagten noch Folgendes nach: Am 4. April 1866 ersuchte der Geheime Regierungsrath Hermann Wagener den Dr. Dühring im Auftrage des Grafen Bismarck, für den innern Gebrauch des Staatsministeriums eine Denkschrift darüber abzufassen, wie auf Grund des von letzterem in seinen

Digitized by Google

53.

19. April 1866. **Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, z. H. des Geheimen Kommerzienraths Ed. Conrad, betr. die Bewahrung des Wohlstandes Preußens vor den Wechselfällen eines Krieges.**[1])

„Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, die Immediateingabe der Herren Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft d. d. Berlin, den 10. April 1866[2]) ohne Allerhöchste Entscheidung an mich abgeben zu

---

Schriften Dargelegten für die Arbeiter etwas geschehen könne. Graf Bismarck sei zu diesem Auftrage hauptsächlich dadurch veranlaßt worden, daß er auf Dührings letzte Schrift: „Die Grundlegung der Volkswirthschaftslehre" aufmerksam geworden sei. Es liege in der Absicht der Staatsregierung, mit Maßregeln im Interesse der Arbeiter vorzugehen, erforderlichen Falls sollten auch Produktiv-Associationen von Staatswegen in Gang gebracht werden. Jedoch sei eben das zweckmäßigste Mittel noch erst herauszufinden, und gerade in dieser Richtung sollte Dührings Denkschrift sich nach den ihm eigenthümlichen Grundsätzen aussprechen. Ueber das Schicksal der demnächst von Dühring ausgearbeiteten Denkschrift vgl. dessen Werk: „Sache, Leben und Feinde. Karlsruhe und Leipzig 1882." S. 137 ff.

[1]) Wiewohl dieses Schreiben, sowie die dasselbe veranlassende Eingabe bereits publicirt worden sind (u. A. in der Vossischen Zeitung), so hat man die Piece doch in die Sammlung aufnehmen zu sollen geglaubt, da dieselbe in den Rahmen dieses Werkes gehört und nur in Folge eines Versehens nicht bereits in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" zum Abdruck gelangt ist.

[2]) Die bez. Adresse lautete: „Das Aeltesten-Kollegium, durch sein Amt berufen, die Interessen des Fabrik- und Handelsstandes der Stadt Berlin zu vertreten, fühlt sich in Veranlassung vielseitig laut gewordener Kundgebung gedrungen, im Angesicht der drohenden Kriegsgefahren dem Throne mit der allerunterthänigsten Bitte zu nahen, womöglich die durch einen langwierigen Krieg unvermeidlichen und unberechenbaren Nachtheile von unserm Vaterlande abzuwenden. Preußen verdankt die Blüthe und den Wohlstand, zu dem es unter dem Scepter der Hohenzollern gelangt ist, nicht sowohl den Schätzen seines Bodens oder seiner bevorzugten Lage, sondern mehr dem Fleiße und der Arbeitsamkeit seiner Bewohner. Dem mühsam Erworbenen droht Vernichtung, denn schon die Furcht vor einem herannahenden Kriege, welche seit einigen Wochen im steigenden Maße die Gemüther bewegt, wirkt lähmend auf die gewerblichen Unternehmungen und hat in den regelmäßigen Bewegungen des Verkehrs Stockungen herbeigeführt, welche den wirthschaftlichen Verhältnissen aller Volkskreise tiefe Wunden schlagen. Der wirkliche Ausbruch eines Krieges in Deutschland würde die Früchte der Friedensarbeit vieler Jahrzehnte vernichten, würde die durch die großen Anstrengungen geschaffenen Kapitalien und ausgebildeten Arbeitskräfte verzehren, die mühsam angeknüpften Verbindungen des Handels und der Industrie zerreißen, den Wohlstand auf Jahre hinaus zerstören und mit dieser materiellen Grundlage auch die wirkliche Macht des Staates gefährden. Gewiß giebt es Fälle, wo die Ehre und die höchsten Interessen des preußischen Staates und des unlöslich durch die mannigfachen Beziehungen mit ihm verbundenen deutschen Vaterlandes die größten Opfer zur Pflicht machen. Wäre

Digitized by Google

lassen. Die Herren Unterzeichner derselben wollen sich vergewissert halten, daß die Regierung Seiner Majestät des Königs mit pflichttreuer Sorgfalt bestrebt ist, dem Lande die Segnungen des Friedens zu bewahren.

Die Entscheidung über Krieg und Frieden steht nach Art. 48 der Verfassungsurkunde dem Könige allein zu. Die Weisheit Seiner Majestät, an welche die Herren Aeltesten sich vertrauensvoll gewandt, und das landesväterliche Herz der preußischen Monarchen gewähren daher die sicherste Bürgschaft, daß der Wohlstand des Landes den Wechselfällen des Krieges nicht ausgesetzt werden wird, wenn die Ehre und die Unabhängigkeit Preußens und Deutschlands es nicht gebieterisch erheischen.

Die Königliche Regierung geht nicht so weit, daß sie mit den Herren Aeltesten einen Krieg für gerechtfertigt halten würde, der nur zur Gewinnung einer breiteren Basis der volkswirthschaftlichen Entwicklung unternommen würde. Sollte aber die Gefährdung der oben angedeuteten höchsten Güter des Vaterlandes den König zwingen, das preußische Volk zu den Waffen zu rufen, so zählt die Königliche Regierung alsdann um so zuversichtlicher darauf, daß jeder Stand willig und freudig seine Pflichten gegen das Vaterland erfüllen, und daß insbesondere die Herren Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft, wie in früheren Zeiten, so auch jetzt das Beispiel der Hingebung und Opferwilligkeit geben werden."

54.

11. Juni 1866. **Votum, betr. die Maßregeln zur Beseitigung einer wirthschaftlichen Krisis beim Ausbruche des Krieges mit**

---

die Unabhängigkeit oder die Ehre unseres Vaterlandes von außen her bedroht, oder könnte durch eine umfassende Veränderung der deutschen Verhältnisse, selbst unter Verletzung augenblicklicher Interessen, eine breitere Basis für die zukünftige volkswirthschaftliche Entwicklung geschaffen werden, so würde das preußische Volk wie in früheren Jahren die unvermeidlichen Opfer gern bringen. Solche Umstände vermögen wir von unserm Standpunkte aus indessen nicht zu erkennen, da selbst die durch einen Sieg zu erreichenden Vortheile die unermeßlichen Schäden nicht aufwiegen dürften, welche der Kultur und dem Wohlstande des preußischen Volkes durch einen im Herzen Deutschlands unter Deutschen geführten Krieg zugefügt würden. Als Vertreter großer und im Leben des Volkes schwer wiegender Interessen halten wir uns verpflichtet, an Ew. Majestät die ehrfurchtsvolle Bitte zu richten, in Allerhöchstdero Weisheit zu erwägen, ob und in wie weit es Ew. Majestät möglich werde, die Befürchtungen eines unheilvollen Krieges zu zerstreuen und Ihrem Volke die Sicherheit des Friedens wiederzugeben."

Digitized by Google

Oesterreich. Fürsorge für die Grundbesitzer, die kleineren Gewerbetreibenden und die Handwerker. Gründe für ihren Anspruch auf staatliche Berücksichtigung. Abänderung der Hypothekenordnung. Förderung des Real-Personal-Kredits der Grundbesitzer. Preußen überwiegend ein ackerbautreibender Staat. Antrag auf Moratorien, Verbot des Zuschlags bei Subhastationen zu unangemessenem Preise. Suspendirung der Schuldhaft.

„Da mit einem hohen Grade von Wahrscheinlichkeit vorauszusehen ist, daß die schon jetzt auf dem Gebiete des Geld- und Kreditwesens und in verschiedenen Zweigen des gewerblichen Lebens bemerkbare Krisis beim wirklichen Ausbruch des Krieges größere und bedenklichere Dimensionen annehmen wird, so erscheint es geboten, bei Zeiten auf die zur Vorbeugung und Abhülfe geeigneten Mittel Bedacht zu nehmen.

Daß in dieser Beziehung die bereits beschlossenen Darlehnskassen,[1]) sowie die Beschlüsse zur Beschäftigung brodloser Arbeiter[2]) von sehr wohlthätiger Wirkung sein werden, wird — mit Ausnahme der doktrinären Opposition um jeden Preis — allgemein anerkannt.

Nichtsdestoweniger erscheinen diese Maßregeln nicht als durchgreifend und erschöpfend, wenn man erwägt, daß dieselben am wenigsten denjenigen Klassen der Bevölkerung zu Gute kommen, welche, obschon sie bei Geld-, Handels- und anderen dergleichen Krisen in der Regel gar keine Verschuldung trifft, dennoch davon am härtesten betroffen zu werden pflegen, umsomehr, als die vorhandenen Staatsinstitute überwiegend darauf be-

---

[1]) Zur Abhülfe des durch die Kriegsaussichten veranlaßten Nothstandes hatte der König auf Grund des Artikels 63 der Verfassungsurkunde unter dem 18. Mai 1866 eine Verordnung mit Gesetzeskraft erlassen, laut welcher in Berlin und auch sonst, wo es erforderlich war, Darlehnskassen errichtet werden sollten, eine Einrichtung, welche bereits im Jahre 1848 gute Dienste geleistet hatte. Vgl. hierüber den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 23. Mai 1866 Nr. 21 „Darlehnskassen", 6. Juni 1866 Nr. 23 „Die Berliner Stadtverordneten und die Darlehnskassen" und 20. Juni 1866 Nr. 25 „Die Darlehnskassen und die Verfassung."

[2]) Vgl. unten 16. Juni 1866. Bereits vor Ausbruch des Krieges hatte sich die preußische Regierung ferner mit Rücksicht auf die schwierigen Geldverhältnisse namentlich durch das Interesse der ländlichen Grundbesitzer veranlaßt gesehen, die bisherigen Beschränkungen des vertragsmäßigen Zinsfußes durch Kgl. Verordnung größtentheils aufzuheben (Provinzial-Korrespondenz vom 16. Mai 1866 Nr. 20).

Digitized by Google

rechnet sind oder wenigstens sich darauf zu beschränken pflegen, dem Handelsstande und den größeren Industriellen zu Hülfe zu kommen.

Es sind dies die Grundbesitzer, die kleineren Gewerbetreibenden und die Handwerker. Durch den allgemeinen Wechselverkehr, welchem sie sich, auch wenn sie wollen, nicht zu entziehen vermögen, mit dem Geldmarkt in unmittelbaren Rapport versetzt, ohne ihrerseits an den Wohlthaten in entsprechender Weise Theil zu nehmen, befinden sich die kleineren Gewerbetreibenden und Handwerker außerdem noch in der Lage, für ihre Wechselverpflichtungen nicht durch entsprechende Verpflichtungen ihrer Kunden gedeckt zu sein.

Der Grundbesitzer aber steht unter der Herrschaft der jetzigen Hypothekenordnung der Gefahr der Kündigungen und Subhastationen fast hilflos gegenüber, und auch die Aufhebung der sogenannten Wuchergesetze hat hierin nur insofern etwas verändert, als dem Grundbesitzer dadurch wenigstens die Möglichkeit geworden ist, seinen persönlichen Kredit dem Bank-Diskonto entsprechend zu verwerthen.

Genauer betrachtet ist indeß auch diese Möglichkeit nicht gerade zu hoch anzuschlagen, da, wenn auch die Landwirthschaft sonst als „Gewerbe" behandelt wird und in Preußen billigerweise als das wichtigste und wesentlichste Gewerbe gefördert werden sollte, doch der Wechselverkehr der Grundbesitzer bei den Bank-Instituten auf eine empfindliche Art hinter den der übrigen Gewerbetreibenden zurücktritt.

Durchgreifende Maßregeln in dieser Beziehung setzen allerdings eine gründliche prinzipielle Veränderung unserer Hypotheken-Ordnung, daneben aber auch die Thatsache voraus, daß man seitens des Staates die Förderung des Real- und Personal-Kredits der Grundbesitzer als eine mindestens ebenso wichtige Angelegenheit wie die Förderung des Kredits der Handeltreibenden und großen Industriellen behandelt.

Denn nicht allein, daß Preußen immer noch ein überwiegend ackerbautreibender Staat ist, und die Mehrzahl der Arbeiter in dem ländlichen Gewerbe ihre Beschäftigung finden: es sind auch schließlich immer wieder die Grundbesitzer, deren Leistungsfähigkeit über die nachhaltige Kraft eines Staates entscheidet, und die schon jetzt zu Leistungen herangezogen werden, deren Bezahlung auf die Zukunft verwiesen bleibt.

Wie es aber mit dieser Leistungsfähigkeit der Grundbesitzer in diesem

Digitized by Google

Momente nach wiederholten schlechten Ernten und bei der Mangelhaftigkeit unserer Real-Kreditverhältnisse steht, ist leider notorisch. Zahlreiche Kündigungen werden eine entsprechende Anzahl von Subhastationen im Gefolge haben, und die Wirkung wird eine ähnliche sein, welche wir schon einmal in der Provinz Preußen erlebt haben.

Einer solchen Krisis muß bei Zeiten vorgebeugt werden und zwar, ohne auf weitaussehende Heilmittel zu rekurriren, mit denjenigen Hilfsmitteln, welche die Gegenwart bietet.

Zu diesen Mitteln gehört:

I. die Prolongation der bestehenden Wechselverpflichtungen aller derjenigen Personen, welche nicht mit kaufmännischen Rechten versehen sind, auf drei Monate.

Zur Rechtfertigung dieser Maßregel wird es genügen, darauf hinzuweisen, daß erfahrungsmäßig in kritischen Zeiten der Uebergang das Schwierigste ist und daß insbesondere dem Grundbesitzer und Handwerker, welcher für seine Wechsel*verpflichtungen* nicht durch Wechsel*berechtigungen* gedeckt ist, Zeit gelassen werden muß, die erforderlichen Mittel zu beschaffen, ohne der Ausbeutung auf Grund des Wechselrechts überliefert zu werden. Die Beschränkung dieser Rechtswohlthat auf Nicht-Kaufleute erscheint um deswillen geboten, weil der Wechselverkehr der Kaufleute einen mehr kosmopolitischen Charakter hat.

II. Anschließend daran erscheint für die Grundbesitzer die fernere Bestimmung geboten, daß innerhalb einer näher zu bemessenden Frist in allen jetzt schwebenden und noch einzuleitenden Subhastationen der Zuschlag nur dann ertheilt werden darf, wenn mindestens zwei Drittel der gerichtlichen Taxe geboten worden sind. Diese Bestimmung ist gleichmäßig im Interesse der Besitzer wie der hintenstehend eingetragenen Gläubiger. Wie mir mitgetheilt wird, werden zur Zeit, namentlich auch in Berlin, die ersten sichersten Hypotheken in größerer Ausdehnung gekündigt, in vereinzelten Fällen vielleicht aus einem wirklichen Geldbedürfniß der Gläubiger, überwiegend jedoch, um entweder die Subhastation zu erzwingen, oder aber das bestehende Hypotheken-Verhältniß in eine Wechselverbindlichkeit mit Unterlage derselben Hypothek und höherer Verzinsung zu verwandeln. Dieser Manipulation gegenüber thut schleunige Hülfe Noth. Das Verbot des Zuschlags

Digitized by Google

anders als zu einem angemesseneren Preise, erscheint als das am wenigsten bedenkliche Mittel und dürfte insbesondere in Bezug auf den ländlichen Grundbesitz um so gerechtfertigter sein, so lange der Grundbesitzer seine Kriegslieferungen nicht mit baarem Gelde, sondern mit Bons bezahlt erhält.

Die fragliche Maßregel wird ausreichen, um die Spekulation der Geldleute in richtigere Bahnen zu leiten.

Das Zusammentreffen der Kriegspanik mit der englischen Geldkrisis hat die einschlagenden Fragen zu brennenden gemacht, und wenn man schon früher die betreffende Frage in Frankreich dahin drastisch zusammengefaßt hat, daß der Grundbesitz zu Grunde gehe gleichmäßig an dem Kredit, welchen er besitzt und welchen er nicht besitzt, so drängt sich jetzt mit doppelter Gewalt die Frage auf: ob ein Zustand noch lange haltbar ist, der das Schicksal des Grundbesitzes und der Arbeit ohne Schutz und Kontrole von der zügellosen Willkür der Kredit- und Geldgeschäfte und von der kosmopolitischen Handelsspekulation abhängig macht?

III. Erscheint es als angezeigt, für die Dauer des Krieges die Schuldhaft, ausgenommen den Fall des Betruges, außer Anwendung zu setzen. Selbstredend soll hier auf die prinzipielle Beleuchtung des Für und Wider nicht näher eingegangen werden. Es genügt hier, zu konstatiren, daß die Zahl der Vertheidiger jenes Exekutionsmittels überhaupt entschieden im Abnehmen begriffen ist.

Für die zeitige Situation erscheint es als dringend geboten, nicht die Gewalt, welche das große Geldkapital erfahrungsmäßig schon an sich in allen Kreisen über das kleine ausübt und in der Regel auch geltend zu machen pflegt, noch dadurch zu steigern, daß man ihm in der Schuldhaft ein moralisches und soziales Folterwerkzeug in der Hand beläßt.

Es ist bekannt, welche Stadien zu durchlaufen sind und welche Opfer gefordert und gebracht werden, um die Schwelle des Schuldgefängnisses nicht überschreiten zu dürfen. Es ist nicht minder bekannt, daß mit dem ersten Schritte in das Schuldgefängniß mit wenigen Ausnahmen die Kluft überschritten wird, welche den selbständigen Bürger von dem Proletarier scheidet.

Um deswillen ist das Entscheidende und Maßgebende auch nicht die Zahl

Digitized by Google

Derer, welche sich augenblicklich im Schuldarreste befindet, als vielmehr die Erwägung, daß man mit der Schuldhaft das schädlichste und grausamste Exekutionsmittel in der Hand der verwerflichsten Gläubigerklasse beläßt.

Daß die Aufhebung der Schuldhaft[1]) außerdem jetzt politisch günstig wirken würde, ist ein adminiculirender Grund, der um so mehr in das Gewicht fallen dürfte, als es nicht wohl anständig erscheint, die Vertheidiger des Vaterlandes — wie dies mehrfach geschehen — aus dem Schuldarrest zu holen und event. dahin zurückkehren zu lassen.

Aus diesen Gründen erscheint es mir geboten, die erwähnten Anordnungen sofort mit dem Beginne des Krieges im Wege der Octroyirung zu erlassen." [2])

55.

11. Juni 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. das Gesuch der Gewerbebank Schuster & Co. in Berlin um Gewährung eines Darlehns aus der Staatskasse.**

„Eure Excellenz beehre ich mich, in Beantwortung Ihrer Zuschrift

---

[1]) Die Aufhebung der Schuldhaft wurde vom Reichstage erst im Mai 1868 fast einstimmig beschlossen. Auch solche Abgeordnete, welche an und für sich Bedenken gegen die Maßregel hegten, hielten dieselbe doch für nothwendig, nachdem die Aufhebung der Wuchergesetze beschlossen war. Vornehmlich war bei der Aufhebung der Schuldhaft die Rücksicht auf die Familien der Schuldner maßgebend, welche durch die Verhaftung ihrer Ernährer in vorzugsweise schwerer Weise betroffen wurden.

Das Gesetz, wie es beschlossen worden (B.G.Bl. 1868 S. 2371), bestimmt Folgendes:

1) Der Personal-Arrest ist als Exekutionsmittel in bürgerlichen Rechtssachen insoweit nicht mehr statthaft, als dadurch die Zahlung einer Geldsumme erzwungen werden soll.
2) Die gesetzlichen Vorschriften, welche den Personal-Arrest gestatten, um die Einleitung oder Fortsetzung des Prozeßverfahrens oder die gefährdete Exekution in das Vermögen des Schuldners zu sichern (Sicherungs-Arrest), bleiben bestehen.
3) Dieses Gesetz findet auch auf die schon eingegangenen Verbindlichkeiten Anwendung.

Auch wurde noch beschlossen, daß das Gesetz sofort in Kraft treten solle, sobald es im Bundesgesetzblatt veröffentlicht sei.

[2]) Die Entscheidung des Krieges, der kaum begonnen schon gewonnen war, machte es nicht nöthig, im Sinne der vorstehenden Erwägungen vorzugehen. Anfangs August 1866 war das Vertrauen im Handel und Verkehr bereits völlig hergestellt. Wegen weiterer analoger Bemühungen des Ministerpräsidenten zur Linderung der herrschenden Geldkrisis vgl. die Urkunden 55 und 56.

Digitized by Google

vom 24. v. M.[1]) zu ersuchen, daß Sie die Güte haben wollen, dem Antrage der Gewerbebank Schuster & Co. dadurch entgegen zu kommen, daß Sie das qu. Institut der wohlwollenden Beachtung und Behandlung der Königlichen Bank empfehlen.

Soweit ich mich habe informiren können, erfreut sich die Gewerbebank einer sicheren Fundirung und einer vorsichtigen reellen Verwaltung. Besonders aber dürfte es sich deshalb wohl empfehlen, dem Institute zu Hülfe zu kommen, weil dasselbe mit vielen Handwerkern und kleinen Fabrikanten arbeitet. Das Staatsinteresse spricht dafür, daß dies wenigstens durch Gewährung des Bankkredits in Discontirung der Wechsel jener kleinen Gewerbtreibenden insoweit geschehe, als es die gesetzlichen Vorschriften irgend gestatten.

Es ist für die Regierung ein gleich wichtiges politisches wie ökonomisches Interesse, die Quellen nicht versiegen zu lassen, aus denen die Handwerker und kleinen Gewerbtreibenden zu schöpfen vermögen, aus welchem Grunde man es — wie Eurer Excellenz bekannt ist — z. B. im Königreich Sachsen für angemessen befunden hat, derartigen Instituten mit namhaften baaren Geldmitteln beizustehen." [2])

56.

13. Juni 1866. **Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betr. ein unrichtiges Verfahren der Steuerämter in Bezug auf das Staatspapiergeld.**

„Nach Zeitungs- und anderen mir zugegangenen Nachrichten sollen einige Königliche Steuerämter nicht nur die Zahlungen in Silber verlangen, sondern sich auch weigern, auf größere Kassenanweisungen herauszugeben resp. dieselben zu wechseln. Ein solches Verfahren muß ungünstig

[1]) Graf Itzenplitz übersandte hiermit dem Grafen Bismarck das Gesuch der Gewerbebank Schuster & Co. um Gewährung eines Darlehns von 200000 Thlrn. aus den vorhandenen Dispositionsfonds. Motivirt war dieses Gesuch durch die während der Geldkrisis (Krieg von 1866) bestehende augenblickliche Nothlage der Bank. Die erbetene Subvention sollte vor Allem zu Gunsten der hart bedrängten Handwerker und kleineren Fabrikanten und zu den mäßigsten Zinsbedingungen Verwendung finden.

[2]) Das Schreiben findet keine Erwiderung seitens des Handelsministers, weil — wie bereits bemerkt — der günstige Verlauf des Krieges eine staatliche Intervention überflüssig machte.

Digitized by Google

auf den Kredit des Papiergeldes wirken, und würde es sich eher empfehlen, daß die Königlichen Kassen auf alle Weise, selbst durch Gewährung eines kleinen Agio für größere Kassenscheine den Werth unseres Staatspapiergeldes zu heben suchten. Ich zweifle nicht, daß Ew. Excellenz gleich mir von der Nothwendigkeit durchdrungen sind, es sämmtlichen Behörden zur Pflicht zu machen, auf alle Weise darzuthun, daß die Regierung selbst zu ihrem Papiergeld das unbedingteste Vertrauen hat."[1])

57.

13. Juni 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Befugniß der Fabrikanten zur Haltung von Lehrlingen.**

„Eurer Excellenz beehre ich mich in der Anlage eine an das Königliche Staatsministerium gerichtete Beschwerde des hiesigen Handwerkerbundes vom 31. v. M., betreffend die Ausbildung von Töpferlehrlingen durch Ofenfabrikanten[2]), zur nochmaligen Erwägung und mit dem Bemerken zu übersenden, daß mir die Beschwerde nicht unbegründet zu sein scheint. Die Bestimmungen der Gewerbeordnung, welche die Beschwerdeführer ihrer Deduktion zu Grunde legen, sind ganz unzweideutig.

Es dürfte unbestreitbar sein, daß zwei Personen, der Fabrikant und der Werkführer, von denen jeder für sich zur Ausbildung von Lehrlingen nicht berechtigt ist, auch nicht durch ihre Verbindung eine Kompetenz erlangen können, welche ihnen einzeln nicht zusteht. Hierzu tritt, daß grade die Ausbildung der Lehrlinge, die geordnete Erlernung des Handwerks und das

[1]) Die preußische Regierung hatte sich kurz vorher veranlaßt gesehen, die Bevölkerung zu ermahnen, das Vertrauen zu dem preußischen Papiergeld und zu den Sparkassen nicht zu verlieren (vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 23. Mai 1866 Nr. 21 „Das preußische Papiergeld").

[2]) Das Handelsministerium hatte in einem an die Königlichen Regierungen zu Magdeburg und Potsdam gerichteten Erlasse vom 16. Dezember 1865 unter Aufhebung der entgegengesetzten Bestimmung in dem Reskripte vom 25. April 1853 den Fabrikanten, welche die gesetzliche Qualifikation zum Halten von Handwerkslehrlingen nicht besaßen, die Befugniß hierzu unter der Voraussetzung ertheilt, daß sie einen geprüften Werkführer zuzögen. Das Petitum des preußischen Handwerkerbundes ging in seiner Eingabe vom 31. Mai 1865 dahin, unter Zurücknahme des Reskripts vom 16. Dezember 1865 die Bestimmung des Reskripts vom 25. April 1853 wieder herzustellen, woselbst ausgeführt war, daß ein nicht geprüfter Fabrikant auch durch einen Werkführer nicht das Recht erlangen könne, Handwerkslehrlinge auszubilden.

Digitized by Google

hiermit zusammenhängende Prüfungswesen als der Schwerpunkt der Gewerbeordnung betrachtet werden müssen, und auch seitens des Königlichen Staatsministeriums gelegentlich der Beschlüsse über das Koalitionsrecht so behandelt worden sind.

Es erscheint mir sehr bedenklich, in diesem Kernpunkte des Systems zu Gunsten einzelner vielleicht persönlich geeigneter Fabrikanten Ausnahmen zuzulassen.

Eurer Excellenz Rückäußerung über diese meine Bemerkungen darf ich wohl entgegensehen." [1])

Unterm 16. Juni 1866 verwendet sich Graf Bismarck bei dem Minister des Innern Grafen Eulenburg für die Eröffnung von Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter Berlins. Es erscheine angezeigt, auf den Berliner Magistrat dahin einzuwirken, „daß die hier nicht ortsangehörigen Arbeiter ausgewiesen werden, und der Magistrat seiner prinzipalen Verpflichtung nachkommt, auch seinerseits geeignete Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter zu eröffnen. Unter den zu wählenden Arbeiten dürfte insbesondere die Verbesserung des hiesigen Straßenpflasters eine passende — und allseitig erwünschte — Stelle einnehmen. Auf dem Lande dürfte, wie ich höre, bald an vielen Stellen ein Mangel an Arbeitern sich fühlbar machen."

14. September 1867. Graf Bismarck lenkt die Aufmerksamkeit des Ministers des Innern Grafen zu Eulenburg auf die am 19. August erfolgte Heimsuchung von Johann-Georgenstadt im Königreich Sachsen durch eine Feuersbrunst, welche die Ortschaft fast gänzlich einäscherte. „Die Noth der Einwohner soll groß sein und erheischt schleunige Hülfe. Ew. Excellenz beehre ich mich daher zu ersuchen, die nöthigen Einleitungen wegen Anordnung einer allgemeinen Kollekte [2]) für Johann-Georgenstadt treffen und von dem Verfügten mich in Kenntniß setzen zu wollen." [3])

---

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz führt in einem an den Ministerpräsidenten gerichteten Schreiben vom 25. September 1866 aus, daß er auch bei erneuter Erwägung die Ueberzeugung nicht habe gewinnen können, daß seine von dem Handwerkerbunde angefochtene Verfügung vom 16. Dezember 1865 dem bestehenden Gesetz oder dem Interesse der gewerblichen Ausbildung zuwiderlaufe.

[2]) Nach dem Stande der Gesetzgebung stand die Genehmigung zur Ausschreibung öffentlicher Kollekten in den einzelnen Regierungsbezirken oder in der Provinz, jedoch mit Ausnahme der Kirchen-Kollekten, dem Oberpräsidenten zu.

[3]) Am 9. Oktober 1866 erging an J. G. Treffz u. Sohn in Leipzig nachstehender, in der Nat.-Ztg. vom 19. Oktober 1866 abgedruckter Bescheid: „Aus den Eingaben vom 20. v. Mts., welche Ew. Wohlgeboren in Gemeinschaft mit mehreren zollvereinsländischen Handlungshäusern wegen der neuerdings eingetretenen bedauerlichen Verschlechterung der einheimischen Justiz in Egypten an mich und an den Herrn Minister für Handel, Grafen von Itzenplitz gerichtet,

Digitized by Google

20. Januar 1867. Für gewisse Vorarbeiten zur Verfassung des Norddeutschen Bundes wünscht Graf Bismarck[1]) vollständiger als aus den ihm zugänglichen Werken über die englische Malzsteuer, den Tabackzoll und die Papiersteuer und zwar darüber informirt zu sein, wie diese Abgaben angelegt sind (über die Sätze, die Abstufungen, das Verhältniß zu dem Werthe des besteuerten Objekts), wie die Malzsteuer und Papiersteuer erhoben werden (in welchem Stadium der Fabrikation, durch welche Beamte, unter welchen Sicherheits- und Kontrolmaßregeln) und wieviel jede der drei Abgaben in neuester Zeit eingebracht hat. Es würde überall nur auf den jüngsten Zustand der Gesetzgebung und Verwaltung ankommen.

Die gewünschten Erhebungen erfolgten durch Vermittelung des Gesandten Grafen Bernstorff in London. — Nach Eingang der betreffenden Nachrichten betraut Graf Bismarck Herrn von Keudell mit der Sichtung und Verarbeitung des Materials, die allerdings durch den Umstand nöthig geworden war, daß sich der preußische Gesandte in London darauf beschränkt hatte, die bezüglichen blue books einzureichen.[2])

---

habe ich Veranlassung genommen, den Königlichen Generalkonsul in Alexandrien anzuweisen, sei es in Gemeinschaft mit dem Konsularkorps, sei es eintretenden Falls allein, zum Schutze speziell zollvereinsländischer Interessen mit Entschiedenheit den von Ihnen geschilderten Mißbräuchen entgegenzutreten, und, soweit es die ihm zu Gebote stehenden Mittel erlauben, auf Abhülfe zu dringen. Gleichzeitig habe ich die Königliche Gesandtschaft in Konstantinopel mit entsprechender Weisung versehen. Ich stelle Ihnen anheim, die Mitunterzeichner der obgedachten Eingabe vom 20. v. Mts. hiervon in Kenntniß zu setzen. Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten. Im Auftrage: gez. v. Philipsborn."

[1]) Den Anlaß zu diesem Schritte gab ein Promemoria des Geheimen Legationsraths Lothar Bucher über die englische Papiersteuer, welches Graf Bismarck dem Konzipienten zum Vortrag schrieb. In dem gedachten Promemoria gab Bucher zunächst einige Bemerkungen über die Entstehung und das Wesen der Steuer und fügte dann hinzu: „Im Jahre 1861 wurde sie auf das Geschrei der Zeitungen, ausgenommen Times, der Papiermüller, der Verleger, der Schriftsteller und der von ihnen aufgehetzten Schulmeister abgeschafft, weil sie auf der Intelligenz laste; bedeutende wirthschaftliche Autoritäten, namentlich Mac-Culloch, hatten sie vertheidigt. Solange die Steuer bestand, hielt ein Zoll auf eingeführtem Papier ihr das Gleichgewicht." Zufolge einer späteren Aufzeichnung Buchers hatte Graf Bismarck die oben erwähnten Steuern als die Erstlingssteuern des Norddeutschen Bundes ins Auge gefaßt.

[2]) Daß Graf Bismarck die Grundlagen, worauf derselbe das Finanzsystem des Norddeutschen Bundes aufzubauen gedachte, mit dem Geheimen Legationsrath Bucher besprach, hängt damit zusammen, daß zu dieser Zeit die Verfassung des Bundes noch nicht zu Stande gekommen war, es somit auch noch an einer Behörde fehlte, woselbst die Vorarbeiten in Betreff der Bundesfinanzen hätten bearbeitet werden können. Das Reichskanzler-Amt wurde erst im darauffolgenden Jahre gegründet. Geheimer Rath Bucher war Dezernent in den deutschen Angelegenheiten. Er kannte die englische Papiersteuer von seinem zehnjährigen Aufenthalte in London; es ist nicht anzunehmen, daß derselbe für die Einführung dieser Steuer in das Finanzsystem des zu schaffenden Norddeutschen Bundes eintrat. Das Steuerprojekt wurde jedenfalls von dem Grafen Bismarck nicht weiter verfolgt. Wegen der Malz- und Tabacksteuer vgl. Urkunde 75, vom 18. Oktober 1868 in der zweiten Note.

Digitized by Google

21. Januar 1867. Graf Bismarck wünscht, daß an der Berührung Lübecks durch die projektirte Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn festgehalten werde; jeder anderen Richtung dieser Bahn sei die Zustimmung zu versagen.

19. Februar 1867. Graf Bismarck verwendet sich in einem Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Witzenhausen-Groß-Almerode-Cassel. Die Ausführung entspreche den kurhessischen Landesinteressen. Unterstützt werde der hieraus resultirende Anspruch durch das politische Verhalten der kurhessischen Bevölkerung, sowie auch dadurch, „daß die Königliche Regierung, wie ihre Vertretung, gerade das auswärtige Ministerium, seit Jahren den Bau der fraglichen Bahn gegen den Kurfürsten von Hessen vertreten, und bei den Anwohnern der fraglichen Bahnstrecken die gesicherte Erwartung des Bahnbaues entwickelt hat."

58.

15. Februar 1867. **Vertraulicher Erlaß an die Gesandten in München, Stuttgart, Darmstadt und Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollvereinsverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bunde und Süddeutschland. Antrag auf Bildung eines Zollparlaments.**

„Nach erfolgter Feststellung des Entwurfs der Verfassung des Norddeutschen Bundes[1]) und mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung des Reichstags tritt die Frage heran, wie die Beziehungen des Norddeutschen Bundes zu den, dem Zollverein angehörenden süddeutschen Staaten in Ansehung der materiellen Interessen, namentlich rücksichtlich der Zoll- und Handelsverhältnisse, zu regeln sein werden.[2]) Es ist im Augenblick nicht meine Absicht, mit einem offiziellen Antrage in dieser Hinsicht hervorzutreten; auch wünsche ich eine schriftliche Mittheilung darüber vorerst vermieden zu sehen; wohl aber halte ich es für angemessen und nothwendig, einen Austausch der Gedanken darüber einzuleiten, und es kommt mir zunächst darauf an, vertraulich in Erfahrung zu bringen, wie man sich dortseits die Regelung der gedachten Verhältnisse denkt.

Die Zollvereinsverträge stehen bekanntlich nach Maßgabe der mit den einzelnen Staaten geschlossenen Friedensverträge auf sechsmonatliche Kündigung. Damit ist die Möglichkeit geboten, die Zollverhältnisse neu und

[1]) Vollständig abgedruckt findet man denselben in der Provinzial-Korrespondenz vom 20. Februar 1867 Nr. 8.

[2]) Man vgl. über diese Zollverhandlungen die Provinzial-Korrespondenz vom 29. Mai 1867 Nr. 22.

Digitized by Google

in entsprechender Weise zu ordnen. Dem Bunde soll die Beaufsichtigung und Gesetzgebung in Zoll- und Handelsangelegenheiten zustehen.[1]) Es tritt nun die Frage auf, wie die Stellung der süddeutschen Vereinsstaaten hierzu aufzufassen und zu regeln sein wird. Mir scheint, daß die Lösung in der Bildung eines Zollparlaments zu finden sein dürfte, an welchem sich die süddeutschen Staaten zu betheiligen haben würden, oder in der Entsendung von Abgeordneten ad hoc, sobald Zoll- und Handels-Angelegenheiten im Reichstage zur Berathung kommen. Ich ersuche Sie, diesen Gedanken in Ihren Unterhaltungen über den Gegenstand Ausdruck zu geben.

Sobald Ew. Excellenz Gelegenheit gehabt haben werden, die Sache zu besprechen, wollen Sie mir darüber Mittheilung machen".[2])

59.

17. Mai 1867. **Erlaß an den Königlichen Gesandten Grafen von Flemming in Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bunde und Süddeutschland.** (Auszug.)

— — „Die Gemeinschaftlichkeit der Gesetzgebung betrachten wir als ein Benefizium nicht sowohl für uns, für den Norddeutschen Bund, als für die süddeutschen Staaten. In Betreff der Zollangelegenheiten namentlich können wir uns unmöglich auf ein Verhältniß einlassen, welches für eine gemeinsame Maßregel außer dem Beschlusse des Reichstags noch die Zustimmung von acht süddeutschen Kammern erfordern und einer jeden der letztern praktisch ein Veto geben würde. Der einzige, für uns annehmbare Modus einer gemeinsamen Zollgesetzgebung ist eine zum Behufe derselben eintretende Erweiterung des Bundesraths und des Reichstags durch die

[1]) Die betreffenden Bestimmungen des Entwurfs der Verfassung lauteten: „Der Bund bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze. Die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit einem dem Zwecke entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen. Der Bund ausschließlich hat die Gesetzgebung über das gesammte Zollwesen, über die Besteuerung des Verbrauchs von einheimischem Zucker, Branntwein, Salz, Bier und Taback, sowie über die Maßregeln, welche in den Zollausschlüssen zur Sicherung der gemeinschaftlichen Zollgrenze erforderlich sind. Der Ertrag der Zölle und der oben bezeichneten Verbrauchsabgaben fließt in die Bundeskasse".

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

Digitized by Google

Theilnahme von Vertretern Süddeutschlands. Wenn Bayern das Zustandekommen eines solchen Zollparlaments ernstlich nicht will, so ist die Fortsetzung des Zollvereins mit diesem Staate unthunlich und müssen wir uns mit dem Schutz- und Trutzbündniß[1]) begnügen."[2])

60.

23. Mai 1867. **Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. den Verbleib Luxemburgs im Zollverein. Zurückweisung französischer Zumuthungen auf Aenderung dieses Verhältnisses.**

„Aus Ew. Excellenz Berichte vom 18. d. Mts. habe ich mit Befremden ersehen, daß der Marquis de Moustier im Gespräch mit Ew. Excellenz den Verbleib Luxemburgs im Zollverein berührt und gewissermaßen als eine noch zu regelnde Frage behandelt hat, die er nach 6 Monaten etwa wieder aufnehmen würde, um eine anderweite Kombination in Betracht zu ziehen, welche die materiellen Interessen der Einwohner nicht verletze. Schon vom letzteren Standpunkt aus erscheint die Anregung durchaus unangemessen, da es bekannt ist, daß die Verbindung Luxemburgs mit dem Zollverein eine Lebensfrage für den Wohlstand der Einwohner ist. Mit welchem Rechte die Fortdauer dieser rein kommerziellen Verbindung in Frankreich eine gewisse „Beunruhigung" unterhalten würde, ist schwer zu begreifen; im Gegentheil würde dies französische Streben nach der Lösung dieser Verbindung gegenüber jenen wohlbekannten Interessen des Großherzogthums selbst

[1]) Man vgl. über die militärischen Vereinbarungen mit Süddeutschland, welche im August 1866 geschlossen und von dem Grafen Bismarck im Frühjahr 1867 veröffentlicht wurden, die Provinzial-Korrespondenz vom 20. u. 27. März 1867 Nr. 12 u. 13.

[2]) Die süddeutschen Regierungen kamen dem Wunsche Preußens auf baldige Regelung der Zollverhältnisse sehr bereitwillig entgegen. Nachdem Preußen sich geneigt erklärt hatte, auf die beim Friedensschlusse vorbehaltenen Verhandlungen einzugehen, beeilten sich die Regierungen von Bayern, Württemberg, Baden und Hessen-Darmstadt, sich mit der preußischen Regierung über die allgemeine Richtung zu verständigen, nach welcher die demnächstigen Verhandlungen über die Zollverhältnisse zu leiten sein würden, um die Aufrechterhaltung der bisherigen engen Verbindung unter den veränderten Verhältnissen zu sichern. Die Verhandlungen, zu welchen die leitenden Minister der erwähnten Staaten in Berlin eingetroffen waren, führten unter allseitigem Entgegenkommen zu einer Verständigung über die wesentlichen Grundlagen des anzubahnenden Verhältnisses. Die betr. Uebereinkunft vom 4. Juni 1867 wurde in ganz Deutschland als ein neuer hochwichtiger Schritt zur nationalen und kommerziellen Verbindung von Nord- und Süddeutschland begrüßt.

Digitized by Google

nur eine sehr begründete Aufregung in Deutschland hervorrufen. Wir sind in dem Wunsche der Erhaltung des Friedens und der freundlichen Beziehungen zu Frankreich bis an die äußerste für uns mögliche Grenze der Konzessionen gelangt;[1]) und wenn man im Augenblick der Lösung einer gefahrdrohenden Krise schon auf neue Konzessionen, wenn auch nur vorerst diskursiv und von fern, hindeutet, und zwar in Punkten, wo es sich lediglich um die Fortdauer zweifellos bestehender Verträge handelt, so wünsche ich, daß bei ähnlichen Andeutungen Ew. Excellenz über die Entschiedenheit, mit der wir neue Zumuthungen zurückweisen werden, keine Zweifel lassen." [2])

[1]) Als Graf Bismarck den obenstehenden Erlaß schrieb, war die sogen. Luxemburger Frage bereits gelöst. Sie war ins Rollen gekommen durch die Absicht des Königs von Holland, Luxemburg an Frankreich zu verkaufen. Nachdem die öffentliche Meinung in Deutschland sich mit seltener Einmüthigkeit gegen die Möglichkeit einer Besitzveränderung in Luxemburg ausgesprochen hatte, wurde die Streitfrage auf der Londoner Konferenz gütlich beigelegt. Folgendes waren die Hauptbestimmungen der neuen Vereinbarung über Luxemburg:

Luxemburg bleibt im Besitz des gegenwärtigen Herrscherhauses;

es wird zu einem neutralen Staate erklärt, alle Mächte nehmen die Neutralität Luxemburgs unter ihre gemeinsame Gewähr;

die Stadt Luxemburg hört auf, Festung zu sein, der Großherzog wird fortan dort nur so viele Truppen halten, als zur Aufrechterhaltung der Ruhe erforderlich sind;

der König von Preußen hat in Folge davon erklärt, daß die preußischen Truppen Befehl erhalten werden, die Festung zu räumen, sobald die Bestätigung des Vertrags erfolgt ist; gleichzeitig soll mit dem Abzuge der Artillerie und der Vorräthe begonnen werden;

der Großherzog übernimmt die Verpflichtung, die Festungswerke zu schleifen und Luxemburg zu einer offenen Stadt zu machen.

[2]) Frankreich verspürte fortan keine Lust, an dem Bande, welches die Bevölkerung von Luxemburg an deutsches Leben und deutsche Entwickelung knüpft (Theilnahme am Zollverein), zu rütteln.

Digitized by Google

II. Abschnitt.

Von Gründung des Norddeutschen Bundes bis zum Rücktritt Delbrücks. 1867 — Mai 1876.

Digitized by Google

Digitized by Google

61.

15. September 1867. **Schreiben an den Chef des Generalstabes der Armee Grafen von Moltke, betr. das künftige militärische Eisenbahnnetz.**

„Der Schluß der Mittheilung d. d. Kreisau, den 6. d. M., für welche Eurer Excellenz ich meinen verbindlichsten Dank sage, hat mich veranlaßt, den an sich wünschenswerthen Ausbau des norddeutschen Eisenbahnnetzes aus dem militärischen Gesichtspunkte bei dem Handelsministerium anzuregen. Meines Erachtens würde es auf die Herstellung beziehungsweise Vollendung folgender Linien ankommen:

1. Berlin-Lehrte,
2. Bebra-Hanau,
3. Nordhausen-Cassel,
4. Hamburg-Venloe,
5. Cassel-Cöln,
6. Gera-Coburg oder einer sonstigen Linie von Ost-Thüringen nach dem Untermain,
7. Trier-Coblenz.

Bevor ich weitere Schritte in der Sache thue, erbitte ich mir Eurer Excellenz Aeußerung, ob Hochdieselben diese sieben Linien für die hauptsächlichsten halten, die eine oder andere entbehrlich finden, oder einige, und welche, für den bezeichneten Zweck erforderliche, vermissen." [1])

[1]) In einem an dem gleichen Tage an den Handelsminister Grafen Itzenplitz gerichteten Schreiben bemerkte Graf Bismarck, es könne inzwischen keinem Zweifel unterliegen, „daß besonders die baldige Vollendung der im Bau begriffenen beiden Linien Berlin-Lehrte und Bebra-Hannover im militärischen Interesse wünschenswerth sei." Die von dem Grafen Moltke demnächst mitgetheilten Vorschläge in Betreff des Ausbaues des militärischen Eisenbahnnetzes übersandte Graf Bismarck unterm 27. September 1867 dem Handelsminister. „Bei dem lebhaften Interesse, welches Ew. Excellenz Selbst dem fraglichen Gegenstande widmen, sowie bei der hohen Bedeutung der Sache und ihrer möglichen Beschleunigung im Hinblicke auf etwaige kriegerische Verwickelungen wird es meinerseits einer wiederholten Empfehlung der in Rede stehenden Bauausführungen nicht bedürfen." —

Digitized by Google

62.

6. Januar 1868. **Auszug aus einem Immediatbericht, betr. den Nothstand in der Provinz Preußen. Vorschlag einer Feststellung der Nothlage. Zuhülfenahme von Organen der Militärverwaltung.**

(Die demokratische Partei bemühe sich, den gegenwärtig in der Provinz Preußen herrschenden Nothstand für ihre Zwecke auszubeuten, und sie greife dabei namentlich zu dem Mittel, den Nothstand selbst in den grellsten Farben zu schildern und die Maßregeln der Regierung[1]) als unzweckmäßig und unzureichend darzustellen.)

„Nach dem, was mir auf außeramtlichem Wege bekannt geworden ist, könnte man die Annahme für berechtigt halten, daß die Schilderung vielfach übertrieben ist und daß, wenn auch der Nothstand in einzelnen Gemeinden eine ungewöhnliche Höhe erreichen mag, dies doch nach den Gegenden und Kreisen wesentlich verschieden ist.

Möglich bleibt dabei dennoch, daß *stellenweis* die Noth das hier vorausgesetzte Maß überschreitet, und namentlich habe ich kein volles Ver-

[1]) Zur Linderung des Nothstandes in Ostpreußen hatte die Staatsregierung bereits seit dem Monat Oktober 1867 eine Reihe von Maßregeln ergriffen. Zuvörderst wurden dem Chausseebaufonds der Provinz Preußen zinsfreie Vorschüsse aus der Generalstaatskasse bis zum Betrage von 400 000 Thlrn. zur Bezahlung von Rückständen an Bauprämien bewilligt, vornehmlich um die sofortige Fortsetzung oder Inangriffnahme von Chausseebauten in den von der schlechten Ernte dieses Jahres betroffenen Kreisen zu ermöglichen. Auf den nach Ostpreußen führenden Eisenbahnen erfolgte die Herabsetzung der Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Kartoffeln, Mehl und anderen zur Nahrung und zur Saatbestellung dienenden Erzeugnissen im ausgedehntesten Maße; es wurde mit der Schüttung für das zweite Geleis der Ostbahn begonnen, und es wurde sowohl den in der Ausführung befindlichen, wie den eingeleiteten oder in der Vorbereitung begriffenen Staatsbauten, in den Forsten, an Chausseen, Wegen, Häfen, Kanälen u. s. w. jede mit dem geordneten Betriebe vereinbare und finanziell zulässige Förderung zugewendet, um der ländlichen und der sonstigen Arbeiterbevölkerung Gelegenheit zu genügendem Erwerbe zu verschaffen. Endlich wurden von dem Kriegsminister zur Naturalverabfolgung bei dringendem Bedarf aus den Militärmagazinen der Provinz etwa 50 000 Centner Roggen zur Verfügung gestellt, welche erst im nächsten Jahre in natura oder in Gelde zu erstatten waren. Die Regierung hatte ferner die Ermächtigung nachgesucht, die noch nicht vernichteten Darlehnskassenscheine im Betrage von 1 228 000 Thlrn. wieder in Umlauf zu setzen, um dieselben als Darlehn für ländliche Grundbesitzer in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen zu verwenden. Seitens des Abgeordnetenhauses wurde mit Zustimmung der Regierung vorgeschlagen, den Betrag der wieder auszugebenden Darlehnskassenscheine bis auf 2 228 000 Thlr. zu erhöhen.

Digitized by Google

trauen zu den Antworten, die ich amtlich auf meine Erkundigungen über die vorhandenen Getreidebestände und deren Vertheilung über das Land erhalten habe.

Es scheint, daß aus den ostpreußischen Häfen bis zum Schlusse der Schiffahrt Getreide ausgeführt wurde; die Marktpreise für Roggen stehen in den größeren Städten der Provinz niedriger als in Berlin und in Pommern, deshalb kann doch das Brodkorn in einzelnen Kreisen des Binnenlandes fehlen.

Zu meinem Bedauern haben sich indeß die amtlichen Organe der Staatsverwaltung bisher unzureichend erwiesen, den thatsächlichen Zustand im Detail genau und zweifellos festzustellen." Es empfehle sich deshalb das Auskunftsmittel, zu welchem Friedrich der Große in analogen Fällen zu greifen pflegte: nämlich die Civilverwaltung durch die Organe der Militärverwaltung sekundiren zu lassen.

Als brauchbare Organe der Militärverwaltung glaube ich für den vorliegenden Zweck außer den Intendanturbeamten alle ältesten Offiziere jeder Garnison bezeichnen zu dürfen, und die Fragen, um deren präcise Beantwortung es sich handelt, würden etwa dahin zusammen zu fassen sein:

1. Wie hoch die Marktpreise von Roggen und Kartoffeln in jeder Garnison stehen und welches daselbst das Gewicht eines gewöhnlichen Viergroschenbrodes ist und wie hoch diese Preise und dieses Gewicht in anderen Jahren waren.
2. Welche Zufuhr auf den Wochenmärkten stattfindet und wie groß der äußerlich erkennbare Vorrath an Roggen und Kartoffeln im Kreise, welcher Unterschied im Einschnitt auf den nächstgelegenen Ritter- und Bauergütern gegen sonst stattgefunden hat.
3. Ob sich unter der arbeitenden Bevölkerung, einschließlich des kleineren Handwerkerstandes, besondere Nothstandserscheinungen bemerkbar gemacht haben?" [1])

[1]) Vgl. Urkunde 64.

Digitized by Google

63.

10. Januar 1868. **Schreiben an den Präsidenten des Bundeskanzler-Amts Delbrück, betr. die Vereinfachung des Zolltarifs und die Revision der Zollordnung.**[1])

„Nach den Zeitungen hat das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg eine Denkschrift in Betreff der Vereinfachung des Zolltarifs des Zollvereins eingereicht.[2])

Wenn es richtig sein sollte, daß die in jener Denkschrift aufgeführten 60 Tarifpositionen nur einen Ertrag von 59119 Thlrn. gaben, so würde ich glauben, daß eine weitere Erwägung der gemachten Vorschläge indicirt sei.

Ebenso ist in Zeitungen davon die Rede, daß von Elberfeld und Barmen aus der Wunsch ausgesprochen sei, die Bestimmungen der Zollordnung den Erfordernissen des Eisenbahnverkehrs anzupassen.

Rücksprache über Beides würde mir erwünscht sein.“[3])

64.

15. Januar 1868. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Mangel zulänglicher Informationen der Regierung über den Börsenverkehr. Der Grund für die Unzulänglichkeit der Beamten-Organisation.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich, ein mir vertraulich mitgetheiltes Schreiben aus Königsberg i. Pr., welches sich über die Lage der dortigen Getreidebörse ausspricht, in der Anlage s. v. r. zur Kenntnißnahme zu übersenden.

---

[1]) Dieses Aktenstück beweist, daß Graf Bismarck in zollpolitischen Fragen schon damals, selbst dem Minister Delbrück gegenüber — wenn auch nur vereinzelt — die Initiative ergriffen hat.

[2]) Abgedruckt findet sich die Eingabe in der Hamburger Börsenhalle. Hier finden sich auch die 60 Artikel zusammengestellt, welche zusammen im Jahre 1866 die winzige Zolleinnahme von 59119 Thlrn. Ertrag ergeben hatten. Unter allen diesen 60 Tarifpositionen war keine, welche im Jahre 1866 einen Ertrag von 3000 Thlrn. ergeben hätte. Außer der Streichung aller uneinträglichen Positionen wollten die Aeltesten der Kaufmannschaft in Königsberg den Zolltarif weiter durch Zusammenfassung verwandter Positionen und Aufhebung vieler minutiöser Unterscheidungen vereinfacht wissen.

[3]) Ueber das Ergebniß der Rücksprache geben die Akten keinen Aufschluß; die Angelegenheit wurde von dem Bundeskanzler nicht weiter verfolgt.

Digitized by Google

Soweit ich mich der Berichte der preußischen Lokalbehörden entsinne, scheinen diese auch über den Verkehr auf der Königsberger Getreidebörse nicht in der erwünschten gründlichen Weise informirt zu sein, wie sich denn überhaupt in dieser Nothstandssache[1]) wiederum die Wahrnehmung geltend macht, daß es dem staatlichen Organismus in vielfachen Beziehungen an denjenigen Organen gebricht, welche berufen und geeignet sind, die Wechselwirkung zwischen der Staatsregierung und dem wirklichen Leben, insbesondere dessen in der Neuzeit erst entwickelten Erscheinungen, zu vermitteln und aufrecht zu erhalten.

Da die Nachtheile eines solchen Mangels augenfällig sind, so habe ich nicht unterlassen wollen, Ew. Excellenz anheimzugeben: ob Sie nicht vom Standpunkte Ihres Ressorts Veranlassung finden, in der fraglichen Richtung die Initiative zu ergreifen und in geeigneter Weise die Lücken auszufüllen, welche sich jedesmal fühlbar machen, sobald es sich um außerhalb der gewöhnlichen Geleise sich bewegende Zustände handelt.

Bei diesem Vorschlage ist für mich die Auffassung maßgebend, daß unser, in seiner damaligen Conception mustergültiger Beamten-Organismus auf einen in der Hauptsache Ackerbau treibenden Staat berechnet war und daß derselbe im Wesentlichen unverändert geblieben ist, obschon die Entwickelung der Gegenwart den Grundcharakter des Staates nahezu umgewandelt und Gestaltungen in das Leben gerufen hat, die bis heute unvermittelt neben dem Beamtenthum stehen und sich fortbilden, und für welche es innerhalb des Staatsmechanismus an den entsprechenden Organen gebricht.

Zu diesen Gestaltungen rechne ich vor Allem und ohne damit Ew. Excellenz eigenem Ermessen vorgreifen oder den Gegenstand erschöpfen zu wollen, die Entwickelung des Börsenverkehrs, der, ohne Schranke und Kontrole, wie er sich jetzt entfaltet, mir die bisherige Solidität unserer Industrie wie unserer Zustände überhaupt mit ernsten Gefahren zu bedrohen scheint,[2])

---

[1]) Vgl. S. 103.

[2]) Zu einem ähnlichen Schlusse gelangten kürzlich (Anfangs Oktober 1889) in Bezug auf das Treiben an der Fondsbörse die Berliner Politischen Nachrichten, welche darüber anscheinend offiziös schrieben: „Das Treiben an der Fondsbörse ist in der letzten Zeit in der Presse mehrfach, und zwar von Blättern der verschiedensten politischen und wirthschaftlichen Richtungen, zum Gegenstande lebhafter Angriffe gemacht. Die Kreuz-Ztg., die National-Ztg., die Vossische Ztg., die Frankf. Ztg., von anderen nicht zu reden, vereinigten sich in der Verurtheilung des Börsenspiels und der damit zusammenhängenden Kurs-

Digitized by Google

und deshalb der Regierung nach meinem Ermessen die unabweisliche Verpflichtung auferlegt, sich Organe zu verschaffen, durch welche sie nicht allein über den Verkehr an der Börse in laufender und ausreichender Kenntniß erhalten, sondern auch in den Stand gesetzt wird, den Börsenverkehr mit den höheren Interessen des Staats in Einklang zu erhalten.

Ew. Excellenz würden mich deshalb auch durch möglichste Beschleunigung dieser Angelegenheit zu besonderem Danke verpflichten." [1])

---

treibereien. Wenn aber zugleich der Auffassung Ausdruck gegeben wird, daß Mißbräuchen der beklagten Art nicht, oder wenigstens nicht ohne schwere Schädigung des berechtigten Börsenverkehrs, entgegengetreten werden könne, so ist demselben nicht zuzustimmen. Genau dieselben Einwendungen wurden erhoben, als vor 2 Jahren die Mißstände an der Produktenbörse zur Sprache gebracht und deren Beseitigung durch Anwendung des staatlichen Aufsichtsrechts angeregt wurde. Jene Mißbräuche sind auf Anregung der Staatsaufsichtsbehörde durch Aenderung der Börsenordnung beseitigt, ohne daß die Bedeutung oder der Verkehr der Produktenbörse die geringste Beeinträchtigung erfahren hätte. Im Gegentheil, es hat die Stellung der Berliner Produktenbörse sich unter der Herrschaft der neuen Bestimmungen zu einer noch größeren Bedeutung gehoben. Man wird nach den auf diesem Gebiete gemachten Erfahrungen vertrauen dürfen, daß es der Staatsaufsichtsbehörde im Verein mit den kaufmännischen Korporationen gelingen werde, auch den auf der Fondsbörse zu beklagenden Mißbräuchen ein Ende zu machen, sobald sie ihr Eingreifen für angezeigt erachtet. Dieser Zeitpunkt scheint nicht mehr fern zu sein. Der Staat hat freilich an der Ordnung der Produktenbörse insofern ein anderes Interesse als an der Fondsbörse, als die dort hervorgetretenen Mißbräuche direkt und täglich nachweisbar eine Schädigung der heimischen Produktion nach sich zogen. Aber wenn auch nicht genau das nämliche, so hat der Staat gleichfalls ein erhebliches Interesse an einer solchen Ordnung der Fondsbörse, daß Auswüchsen der jetzt wahrzunehmenden Art wirksam entgegengetreten werde. Neben dem vom sittlichen wie volkswirthschaftlichen Standpunkte gleich wichtigen Interesse, zu verhindern, daß das Spiel einen breiten Raum in dem heimischen Erwerbsleben einnimmt, kann es dem Staate keineswegs gleichgültig sein, daß die vorhandenen Kapitalien in den Dienst des Börsenspiels gestellt, der Befriedigung des reellen Kreditbedürfnisses entfremdet und dem Handel und Gewerbe das Geld vertheuert oder gar entzogen werde. Gerade der Staat hat aber auch angesichts der alljährlich für Zwecke des Reichs und Staats aufzunehmenden Anleihen im Betrage von Hunderten von Millionen Mark ein sehr reelles und dringendes Interesse daran, zu verhindern, daß der Geldmarkt zu Zwecken des wilden Börsenspiels in Anspruch genommen und dadurch die Unterbringung seiner eigenen Anleihen erschwert wird. Ohne Zweifel werden Erwägungen dieser Art auch die zuständigen Organe des Staates beschäftigen, und wir zweifeln nicht, daß dieselben zu geeigneter Zeit greifbare Gestalt gewinnen werden." Man vgl. hierzu auch den Artikel: „Die Verstaatlichung der Börse" in dem Deutschen Wochenblatt, II. Jahrg. Nr. 39 vom 26. September 1889: „Ein Börsengesetz muß die staatliche Organisation der Börse herbeiführen, mit anderen Worten, wir müssen die Börsen, um das beliebte Schlagwort zu brauchen, verstaatlichen."

[1]) Die Anfrage findet keine Erwiderung. Wegen der weiteren Verfolgung der Frage siehe das unten folgende Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz vom 2. Februar 1868, Urk. 67.

Digitized by Google

65.

22. Januar 1868. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen. Mängel in Bezug auf die Zufuhr von Lebensmitteln und die Beschaffung der Frühjahrssaat. Pflicht der Regierung zu schleuniger Remedur.**[1])

„Ew. Excellenz beehre ich mich hierneben eine im Finanzministerium gefertigte Zusammenstellung der bis jetzt dort eingegangenen Berichte über den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen zur Kenntnißnahme zu übersenden.[2])

Zu meinem lebhaften Bedauern glaube ich aus diesen Berichten entnehmen zu müssen, daß gerade diejenige Maßregel, welche ich seit Monaten, auch Ew. Excellenz gegenüber, als die dringendste bezeichnet und um deren schleunige Ausführung ich wiederholt gebeten habe, noch immer nicht in das Werk gesetzt worden ist.

Fast in allen Berichten findet sich die Anführung, daß in den betroffenen Distrikten die Zufuhr der nothwendigsten Lebensmittel mehr oder weniger unzureichend ist und daß die in jeder Lokalität effektiv vorhandenen Vorräthe nicht die Garantie gewähren, daß für die Ernährung der Bevölkerung bis zur nächsten Ernte und für die Frühjahrsbestellung der erforderliche Bedarf gedeckt ist.

In dieser Beziehung darf jedoch kein Zweifel bleiben.

Die Regierung hat die unabweisliche Pflicht, für sich zur Evidenz festzustellen, ob und daß die erforderlichen Vorräthe in jedem einzelnen Kreise vorhanden sind und eventuell für die sofortige Ergänzung dieser Vorräthe in geeigneter Weise Sorge zu tragen.

Hiermit ist aber um so schleuniger vorzugehen, als zur Zeit die Getreidepreise sogar noch den Export aus den preußischen Häfen gestatten und daher die Beschaffung des nothwendigen Bedarfs noch zu relativ mäßigen Preisen zu ermöglichen ist, und als überdies — auch abgesehen davon, daß

---

[1]) Vgl. Urkunde 62.

[2]) Die Noth und die Hülfsbedürftigkeit waren in Folge der großen Kälte noch im Zunehmen begriffen, und es bedurfte der vereinten Anstrengungen der Behörden und aller Kreise der Bevölkerung, um der äußersten Bedrängniß zu steuern.

Digitized by Google

demnächst die Preise, namentlich bei grell hervortretendem Bedürfniß, eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren dürften — mit dem Eintritt des Frühjahrs die von den chaussirten Kommunikationswegen abgelegenen Gegenden vielleicht zeitweise unpassirbar, jedenfalls aber dem Transporte viel schwerer zugänglich sind.

Ew. Excellenz beehre ich mich deshalb wiederholt zu ersuchen, die nöthigen Anordnungen treffen zu wollen, daß in jedem Kreise das Verhältniß des vorhandenen Vorraths zu dem obwaltenden Bedürfniß genau festgestellt, und wo sich ein Mißverhältniß herausstellt, unverzüglich und so lange der Frost die Wege passirbar macht, die nöthigen Einleitungen getroffen werden, das vorhandene Manko rechtzeitig zu decken.

Die ungesäumte Erledigung dieser Angelegenheit ist meines Erachtens um so dringender, als sonst im Frühjahr in einzelnen der Kommunikation schwer und langsam zugänglichen Oertlichkeiten die Kalamität Dimensionen annehmen könnte, deren Bewältigung und Verantwortung schwer zu tragen sein dürften.

Von dem, was Ew. Excellenz in dieser Beziehung verfügen, bitte ich mich des Baldigsten in Kenntniß setzen zu wollen." [1])

66.

23. Januar 1868. **Schreiben an den Finanzminister Freiherrn von der Heydt, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen; Ausdehnung der Darlehnskassen auf die kleineren Handwerker.**

„Ew. Excellenz sage ich für die mir unter dem 17. h. übersandte Zusammenstellung der bis dahin bei Ihnen eingegangenen Berichte über den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen meinen Dank.

Wenngleich diese Berichte sonst nicht unwesentliche Widersprüche enthalten, so stimmen dieselben doch fast alle darin überein, daß besonders die Lage der kleineren Handwerker in den Städten zu ernsteren Besorgnissen Veranlassung giebt.

[1]) Die Angelegenheit findet ihre Erledigung ohne weitere Korrespondenz, vgl. die folgende Urkunde.

Digitized by Google

Zur Hebung dieser Besorgnisse ist bereits früher und von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, daß es sich empfehlen dürfte, die Wohlthat der Darlehnskassen auch auf diese kleineren Handwerker auszudehnen und denselben dadurch die Möglichkeit zu verschaffen, sich durch ihre eigene Kraft über die gegenwärtige Kalamität hinwegzuhelfen.

Indem ich mir daher erlaube, diese Frage Ew. Excellenz Erwägung anheim zu geben, behalte ich mir gleichzeitig vor, sowohl über jene Ausdehnung als auch über die fernere Frage: wie die Königliche Regierung sich zu dem schon jetzt hervortretenden und wahrscheinlich bald erheblichere Dimensionen annehmenden Nothstande des größeren Grundbesitzes zu stellen haben wird, demnächst die Beschlußfassung des Königlichen Staatsministeriums herbeizuführen." [1])

26. Januar 1868. Zwischen dem Bundeskanzler Grafen von Bismarck und dem französischen Botschafter Benedetti werden gleichlautende Noten ausgetäuscht, durch welche eine Uebereinkunft etwa folgenden Inhalts abgeschlossen ist:

Zwischen Frankreich und den Großherzoglich mecklenburgischen Regierungen soll eine Erklärung dahin gehend erfolgen, daß Letztere von den auf den Bestimmungen des Vertrags von 1865 beruhenden Verpflichtungen entbunden werden, und zwar von dem Zeitpunkte ab, wo der neue Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Oesterreich in Kraft tritt.

Durch den Vertrag mit Oesterreich wird im Zollverein eine Ermäßigung des Weinzolls (auf $2^2/_3$ Thlr.), wie des Zolls auf leichte Baumwollwaaren und einige andere Gegenstände eintreten.

Hiermit war das Hinderniß beseitigt, welches seither dem Eintritt der beiden Mecklenburg in den Zollverein und im Zusammenhange damit dem Abschlusse eines neuen Handelsvertrags mit Oesterreich entgegenstand.[2])

67.

2. Februar 1868. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Schaffung von Organen zur Information der**

[1]) Die inneren Ressortminister treten in Betreff der Angelegenheit sofort in das Benehmen. Vgl. die Urkunde 72. Zur Bekämpfung des Nothstandes erbat sich die Regierung im Februar 1868 verstärkte Geldmittel vom Landtage.

[2]) Dem Abschluß dieser Uebereinkunft, welche einen neuen wichtigen Fortschritt der deutschen Handelspolitik in unmittelbare, sichere Aussicht stellte, gingen langwierige diplomatische Verhandlungen voraus, woran sich der Bundeskanzler lebhaft betheiligte. Aus der großen Zahl der in dieser Frage gewechselten, von dem Grafen Bismarck gezeichneten Aktenstücke kommen hauptsächlich zwei in Betracht, welche wir mit Rücksicht auf den Umstand, daß dieselben bereits in Aegidis Staatsarchiv Bd. 14, Seite 310 u. 312 veröffentlicht sind, übergehen zu können glauben.

Digitized by Google

Regierung über den Börsenverkehr, sowie über die Lage der arbeitenden Klassen. Mängel des Beamten-Organismus gegenüber dem veränderten Wirthschaftsleben. Auswüchse des Börsenverkehrs, Nothwendigkeit einer Kontrole desselben. Schaffung eines sachverständigen Kontrolamtes. Vortheile einer staatlichen Beaufsichtigung der Börse. Bessere Orientirung der Regierung über die Lage der arbeitenden Klassen. Hinweis auf die Untersuchungs-Kommission in England. [1])

„Bei der Behandlung der jetzt vorliegenden Nothstandssachen hat sich bei mir unter Anderem die Wahrnehmung geltend gemacht, daß es den staatlichen Institutionen in manchen Beziehungen an denjenigen Organen gebricht, welche berufen und geeignet sind, die Wechselwirkung zwischen der Staatsregierung und dem wirklichen Leben, insbesondere dessen in der Neuzeit erst entwickelten Erscheinungen, zu vermitteln und aufrecht zu erhalten.

In Folge dieser Wahrnehmung habe ich mich auch bereits mit dem Herrn Minister des Innern in Korrespondenz gesetzt [2]) und denselben insbesondere darauf aufmerksam gemacht, daß der Verkehr an der Börse, sowohl was die Getreide- als was die Geldbörse anlangt, eine Bedeutung erlangt hat, die es der Regierung zur Pflicht macht, sich Organe zu verschaffen, welche sie über jenen Verkehr in laufender ausreichender Kenntniß erhalten.

Da jedoch Erscheinungen an der Börse keine isolirten sind, sondern mit der gesammten kommerziellen und industriellen Entwickelung in der lebendigsten Wechselwirkung stehn, so habe ich nicht unterlassen wollen, auch Ew. Excellenz Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand hinzulenken.

Unser in seiner ursprünglichen Conception relativ mustergiltiger Beamten-Organismus ist auf einen in der Hauptsache Ackerbau treibenden Staat, und zwar auf einen Betrieb mit eigenen Leuten, berechnet und seitdem im Wesentlichen unverändert geblieben, obwohl die Entwickelung der Gegenwart den Grundcharakter des Staates wesentlich gewandelt und

---

[1]) Die Frage ist zum Theil bereits in der Urkunde 64 behandelt. Einzelne Gesichtspunkte, welche bereits in dem Vorgange enthalten sind, durften indessen des Zusammenhangs halber hier nicht gestrichen werden.

[2]) Vgl. Urkunde 64.

Digitized by Google

Gestaltungen in das Leben gerufen hat, die bis heute unvermittelt neben dem Beamtenthum stehen und sich fortbilden, und für welche es der Regierung an den entsprechenden Handhaben gebricht.

Ohne Ew. Excellenz Wahrnehmungen präjudiciren zu wollen, hat sich mir je länger desto mehr die Ueberzeugung aufgedrängt, daß die Entwickelung unseres Börsenverkehrs, wie er sich jetzt entfaltet, die bisherige Solidität unserer Industrie und unseres Geldverkehrs mit ernsten Gefahren bedroht.

Bei dem großen Gewicht, mit welchem die Börse auf alle industriellen und kommerziellen Verhältnisse drückt, scheint mir auf Seiten der Regierung die Pflicht nicht abzuweisen zu sein, den Verkehr an der Börse nicht länger ohne organisirte Kontrole zu lassen, um aus einer solchen das Material zur Beurtheilung der Frage zu schöpfen, ob die Regierung der Thätigkeit der Börse eine für das Ganze heilsamere Richtung zu geben vermag.

Die Mittel für diesen Zweck scheinen vor Allem in der Herstellung eines sachverständigen, allen eigenen Geschäften fernstehenden Kontrolamtes zu bestehen, dessen Wahrnehmungen weiteren Anhalt dazu geben dürften, ob nach der Analogie der Börsen anderer Länder der Vertrieb auswärtiger Papiere der Regierungsgenehmigung unterworfen werden, ob die fremden Papiere besteuert und ob das noch bestehende Kaufstempel-Privilegium für die Geschäfte an der Börse abgeschafft werden soll.

Diese Maßregeln würden den doppelten Nutzen haben, nicht allein die unfruchtbare Spekulation angemessen zu beschränken, sondern auch der Staatskasse Einnahmen zuzuführen, die sie besser nirgendwo erheben kann.

Nicht minder hat sich bei Gelegenheit des gegenwärtigen Nothstandes die Thatsache herausgestellt, daß die Königliche Regierung über die Lage der arbeitenden Klassen, der ländlichen wie der industriellen, einschließlich der kleinen Handwerker, nicht diejenige gründliche und erschöpfende Information besitzt, welche erforderlich ist, um nicht allein das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein eines Nothstandes, sowie die geeignetsten Mittel zu dessen Beseitigung rechtzeitig ermessen, sondern auch derartigen Erscheinungen abhelfend entgegentreten zu können.

Auch diese Aufgabe wird die Regierung nur zu lösen im Stande sein, wenn sie sich dafür geeignete Organe zu beschaffen versteht.

In dieser Beziehung mache ich darauf aufmerksam, daß sogar in

Digitized by Google

England, dem Mutterlande der Selbstregierung, das Bedürfniß der Praxis stärker gewesen ist als die Theorie, und daß dort jetzt Regierung und Parlament Hand in Hand gehen, um durch Beamte und Untersuchungs-Kommissionen nicht allein die thatsächlichen Zustände in das hellste Licht zu stellen und die Beobachtung der bestehenden Gesetze zu überwachen, sondern gleichzeitig das nöthige Material für den Ausbau der Gesetzgebung und die Beseitigung der erkannten Uebelstände zu gewinnen. Ich darf die Gesetzgebung und die entsprechenden Institutionen Englands als bekannt voraussetzen. Die betreffenden Inspektoren und Unter-Inspektoren sind für die dortige Regierung ein so werthvolles Organ, daß man dieselben schon für einzelne Betriebe speziell berufen hat, z. B. für die Kohlen-Bergwerke, in Bezug auf welche die wiederholten Unglücksfälle in neuester Zeit auch für Deutschland zur gesteigerten Aufmerksamkeit auffordern dürften.

Ew. Excellenz beehre ich mich deshalb zu ersuchen, mich baldgefälligst vergewissern zu wollen, ob Sie es mit mir für zweckmäßig und geboten erachten, in der angedeuteten Richtung vorzugehen oder welche Maßregeln Sie event. von Ihrer Seite empfehlen zu sollen glauben." [1])

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz erklärt sich mit dem Grafen Bismarck darin einverstanden, daß es für die Regierung unerläßlich ist, von dem Börsenverkehr nach Umfang und Richtung möglichst eingehende Kenntniß zu erhalten. Es fehle aber nicht an Mitteln, um über den Gang des Handels und der Gewerbethätigkeit im Allgemeinen und des Börsenverkehrs insbesondere Aufschluß zu erhalten, soweit die Regierung daran ein praktisches Interesse habe. Die Centralstellen besäßen in der Verwaltung der beiden Haupt-Geldinstitute des Landes, der Preußischen Bank und der Seehandlung, die Organe zu einer stetigen Beobachtung des Börsenverkehrs, mit welchem beide — wie des Näheren ausgeführt — in unausgesetzter und inniger Beziehung ständen. Der Handelsminister vermochte ferner die Ansicht des Grafen Bismarck nicht zu theilen, daß es erforderlich sei, oder auch nur zweckmäßig sein würde, den Börsenverkehr unter eine „organische Kontrole" zu stellen. Daß die kaufmännische Reellität der Berliner Börse — worauf Graf Itzenplitz seine weiteren Ausführungen beschränkt — in irgend bedenklicher Weise Schaden genommen, könne nicht behauptet werden. „Erfahrene Geschäftsleute, mit denen ich darüber gelegentlich Rücksprache genommen habe, und welche volles Vertrauen verdienen, versichern, daß die Berliner Geldbörse sich durch Reellität vortheilhaft auszeichne und daß dies auch von der Getreidebörse, obschon nicht in ganz gleichem Maße gelte. . . . Mehr als auf die Behandlung der Geschäfte scheinen Ew. Excellenz indessen Gewicht zu legen auf die Art und den Gegenstand derselben. In dieser Beziehung ist es richtig, daß die sogen. Spekulationsgeschäfte einen großen Umfang erreichen, und daß an unseren, und namentlich an der Berliner Börse fremde Papiere in hohen Beträgen gehandelt werden. Man kann gegen die ersteren einwenden, daß sie nach Art des Spiels, welchem sie gleichen, ruineuse Verluste und unreelle Gewinne zur Folge haben, und daß sie bedeutende Summen dem soliden Geschäfte entfremden. Man kann dem Handel mit fremden Papieren vorwerfen,

Digitized by Google

68.

14. Februar 1868. **Schreiben an den Generallandschaftsrath von Heyden-Kartlow, betreffend das Projekt einer Bundes-Pfandbank.**

„Ew. Hochwohlgeboren sage ich für den mir unter dem 6. d. M. übersandten Statutsentwurf einer Bundes-Pfandbank hierdurch meinen Dank.

---

daß er den heimischen Unternehmungen, welche des Kredits bedürfen, das Kapital entziehe und, außer der Gefahr von Verlusten für das Nationalvermögen bei unsicheren Anlagen, einen besonderen Anreiz für die Gewinn- und Spielsucht in sich enthalte, welche solchen Papieren aus bekannten Gründen sich mit Vorliebe zuwenden. Gleichwohl trage ich kein Bedenken, mich mit Entschiedenheit gegen die Schöpfung einer staatlichen Behörde zu erklären, welche berufen werden möchte, den Börsenverkehr unter Kontrole zu nehmen und ebenso gegen die Maßregeln, welche ein solches Kontrolamt nach den gegebenen Andeutungen vorzubereiten haben würde: die staatliche Genehmigung für den Handel mit auswärtigen Papieren und die Besteuerung dieses Handels oder der Börsengeschäfte überhaupt. Ich halte dafür, daß solche Maßnahmen nicht blos die beabsichtigte Wirkung nicht erreichen, sondern daß sie das Uebel, statt es zu heilen, verschlimmern, oder daß sie andere oder schwerere Uebelstände als die vorhandenen herbeiführen würden." Wichtig sei insbesondere die schon jetzt bestehende Bestimmung, daß die sogen. Differenzgeschäfte, welche den Haupttheil der Spekulationsgeschäfte bilden, in dem amtlichen Kurszettel nicht notirt werden dürften. Die von dem Grafen Bismarck voraussichtlich im Auge gehabte Kontrolbehörde in Paris, die chambre syndicale des agents de change, empfehle sich in keiner Weise zur Nachahmung; das Institut werde auch in Frankreich auf das Bestimmteste verurtheilt. Die Frage sei übrigens keineswegs neu, sie habe vielmehr die Gesetzgebung schon vielfach beschäftigt. (Folgt ein Hinweis auf die Prohibitivvorschriften in den Allerhöchsten Ordres vom 31. März 1832, 22. Juni 1837, 13. Mai 1840 und 24. Mai 1844). Die Verhältnisse seien aber mächtiger gewesen als das Gesetz, und das sei bei der Beseitigung der gedachten Vorschriften durch Allerhöchsten Erlaß vom 18. März 1861 ausgesprochen worden. „Ich bin der Meinung, daß wir ähnliche Erfahrungen machen würden, wenn jetzt der Handel mit ausländischen Papieren von der Regierungsgenehmigung abhängig gemacht werden sollte. Ganz abgesehen von der Schwierigkeit, die Unterscheidung richtig zu treffen, und von den politischen Bedenken, welchen die Ausschließung einzelner fremder Staatspapiere vom Handel oder auch nur vom amtlichen Kurszettel unterliegen würde, würde die Ausschließung den Handel keineswegs hindern, oder auch nur mindern; er würde nur aus dem Börsenraume verdrängt und außerhalb desselben verlegt werden. Wie die Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft vor Erlaß der Allerhöchsten Ordre vom 31. März 1861 in ihrem Gutachten mit Recht bemerkten, ist es nicht möglich, Privatnotizen zu unterdrücken, und durch die Untersagung wird nur Gelegenheit zur Täuschung gegeben." Prinzipielle Gründe sprächen theilweise gegen die weiteren Vorschläge einer Besteuerung des Handels mit auswärtigen Papieren und die Aufhebung des sogen. Kaufstempel-Privilegiums für die Börsengeschäfte. Den Wunsch des Grafen Bismarck, daß die Staatsregierung über die Lage der arbeitenden Klassen, der ländlichen wie der industriellen, einschließlich der kleinen Handwerker, möglichst genau unterrichtet sein möge, theilte Graf Itzenplitz vollkommen. Einer Ausdehnung der Thätigkeit der Fabrikeninspektoren auf andere Fabriken, als diejenigen,

Digitized by Google

Einverstanden mit den von Ew. Hochwohlgeboren aufgestellten wesentlichen Gesichts- und Zielpunkten,[1]) werde ich gern die Hand dazu bieten, dieselben — soweit nicht unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen — ihrer Realisirung entgegen zu führen und gebe mich der Hoffnung hin, daß Sie bei der bevorstehenden Berathung insbesondere die Frage klar legen werden: in welcher Weise die bestehenden Landschaften am besten in den von Ihnen aufgestellten Rahmen einzufügen sein werden?"

69.

26. Februar 1868. **Erlaß an den Gesandten von Gerolt in Washington, betreffend Untersuchungen über die Beförderung von Auswanderern. Beschaffung statistischen und sonstigen Materials.**

„Vorgänge, welche Eurer Hochwohlgeboren aus den Zeitungen bekannt sind,[2]) haben die Behörden des Norddeutschen Bundes veranlaßt, die

in welchen jugendliche Arbeiter beschäftigt werden, stehe das Gesetz entgegen. „Sie sind nicht berechtigt, in solchen Fabriken Zutritt zu verlangen. Indessen habe ich schon früher die Frage in Erwägung genommen, ob nicht ihr Wirkungskreis rechtlich und räumlich zu erweitern, und in allen Bezirken, wo die Industrie von einiger Bedeutung ist, Beamte einzuführen sein möchten, denen außer der Handhabung der Gesundheits- und Wohlfahrtspolizei in den Fabriken zugleich obliegen würde, sich über die gesammte Lage der Arbeiterbevölkerung stetig zu informiren und die Regierung davon in Kenntniß zu erhalten." (Schreiben vom 23. April 1868.)

[1]) Die Grundlage des Statutentwurfs war eine gemeinsame Haftung aller Darlehnnehmer. Vom Staate war nichts gefordert, als die Oberaufsicht und ein geringer Kostenvorschuß, leihweise, um den Mechanismus in Wirksamkeit zu setzen. „Die Organisation der Bundes-Pfandbank — so heißt es in der Eingabe — soll sich an die vorhandene politische Organisation jedes Bundeslandes anschließen. Ihre Bedeutung liegt ebenso sehr in ihrer politischen wie in ihrer ökonomischen Wirksamkeit. Eine gegenseitige Verhaftung der Land- und Hausbesitzer von „Stadt und Land" wird das Bundesgebiet zusammenlöthen wie im Feuer. Sie wird einen unwiderstehlichen Einfluß ausüben durch die Interessenverbindung derjenigen Besitzenden des ganzen Bundesgebiets, welche durch natürliche Verhältnisse in Trennung und Zerstreuung gehalten, gerade die beharrenden, von Natur konservativen Elemente bilden. Das Kreditinstitut wird endlich von vielen „Schwachen" in der Ew. Excellenz natürlichen und angeborenen politischen Partei als eine That für sie, als eine endlich gewährte Beachtung ihrer Bedürfnisse, als eine gewissermaßen zu beanspruchende Belohnung für mitunter widerwillig geleistete Dienste angesehen werden." Vgl. Urkunde 71.

[2]) Nachdem schon im Jahre 1867 das einer Hamburgischen Rhederfirma gehörige Auswandererschiff „Brougham" in Folge von Ueberfüllung, von Verabreichung verdorbener Lebensmittel und schlechten Trinkwassers und besonders auch wegen Mangel eines Arztes auf der Reise nach New-York eine große Anzahl Auswanderer durch den Tod verloren hatte, war das derselben Rheder-

Digitized by Google

Rhederei, welche sich mit der Beförderung von Auswanderern befaßt, einer Untersuchung zu unterwerfen, von deren Ergebniß es abhängen wird, welche legislativen oder administrativen Maßregeln zu ergreifen sind. Zur Ergänzung und Kontrole dieser an den Abfahrtsplätzen geführten Untersuchung bedarf es korrespondirender Ermittelungen an dem Landungsplatze. Eure Hochwohlgeboren ersuche ich daher um Auskunft:

1. ob und welche Behörden dort bestehen, welche von dem Zustande der Einwandererschiffe und ihrer Passagiere Kenntniß zu nehmen haben;
2. welche Befugnisse und Instruktionen dieselben haben;
3. welche Befunde sie in Betreff deutscher Schiffe konstatirt haben; eventuell unter Beifügung der Berichte, falls dieselben zugänglich sind.

Eure Hochwohlgeboren werden mich zum Dank verpflichten, wenn Sie auch über den Bereich dieser Fragen hinaus mich mit Material oder gutachtlichen Vorschlägen für den Eingangs bezeichneten Zweck versehen können." [1])

70.

26. Februar 1868. **Erlaß an den Königlichen Korvetten-Kapitän Henk in Hamburg, betreffend Untersuchungen über die Beförderung von Auswanderern.**

„In Ausführung Ihres Auftrags, betreffend die Auswanderer,[2])

firma gehörige Auswandererschiff „Leibnitz", geführt vom Kapitän Bornholdt, Anfang 1868 von Hamburg in New-York in einem entsetzlichen Zustande angekommen. Das Zwischendeck, wo 150 Auswanderer 70 Tage lang bei einer größtentheils tropischen Hitze eingepfercht sich befanden, stellte sich als eine wahre Pesthöhle heraus. Dieser Zustand führte denn bald nach der Abfahrt des Schiffes von Hamburg Krankheiten herbei, die um so schneller eine furchtbare Ausdehnung gewannen, als es an einem Arzte und an Arzneien fehlte und als von Seiten des Kapitäns und der Mannschaft Hülfe nicht geleistet wurde. Unter diesen traurigen Verhältnissen starben von den auf dem Schiffe befindlichen 544 Auswanderern, die meist aus Mecklenburg, zum Theil auch aus Pommern, Posen, Sachsen und Thüringen waren und sich als Pächter oder Arbeiter in Illinois oder Wisconsin niederlassen wollten, 108 auf der Reise an Magen- und Darmkatarrh, Bluterbrechen, Typhus u. s. w. Hiermit ist noch nicht einmal das Schlimmste aus den vorliegenden Berichten mitgetheilt worden. Dieser Vorgang gab den Anlaß, daß das Bundeskanzler-Amt auf Grund des Artikels 4 der Norddeutschen Bundesverfassung, der das Auswanderungswesen unter die Aufsicht und Gesetzgebung des Bundes gestellt hatte, Schritte in dieser Angelegenheit that und sich in Verhandlungen mit den Bundesregierungen wegen Anordnung von Maßregeln setzte, die geeignet waren, solchen schreienden Uebelständen für die Zukunft abzuhelfen.

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Adressat war von dem Grafen Bismarck zum Mitglied der Bundes-

Digitized by Google

werden Eure Hochwohlgeboren sich nicht auf Korrespondenz mit den dortigen Behörden beschränken, sondern auch anderweite Auskunft suchen können, wo sie zu finden ist.

Das zweckmäßigste Verfahren wäre vielleicht eine Vernehmung von Personen, die von dem Betriebe des Rhedereigeschäfts mit Auswanderern aus eigener Erfahrung Kenntniß und kein Interesse zur Sache haben. Sollten die hamburgischen Behörden ihre zu dem Ende erforderliche Mitwirkung nicht gewähren, so würden Eure Hochwohlgeboren mit qualifizirten Privatpersonen in Verbindung treten, ihre Angaben aufzeichnen und sich, soviel wie möglich, über ihre Glaubwürdigkeit vergewissern können. Als einen Mann, der viele Aufschlüsse zu geben und Zeugen nachzuweisen im Stande sein soll, ist mir der Dr. Marr, Georgsplatz 11, bezeichnet worden."

71.

15. März 1868. **Schreiben an das Bundeskanzler-Amt, betreffend die Enquete des Norddeutschen Bundes über das Hypothekenbankwesen. Formulirung der Fragen hierfür.**[1])

„Indem ich dem Bundeskanzler-Amt in der Anlage das mir br. m. übergebene, die Enquete über das Hypothekenbankwesen betreffende Exposé des Geheimen Ober-Finanzraths Wollny[2]) remittire, erlaube ich mir die

---

kommission ernannt worden, welche die in Hamburg zur Sicherung der Auswanderer bestehenden Einrichtungen zu prüfen hatte.

[1]) Zum Zweck einer möglichst umfassenden Vorprüfung, ob auf dem Gebiete des Hypothekenbankwesens die Füglichkeit einer Erleichterung des Realkredits geboten sei, hatte der Bundesrath des Norddeutschen Bundes die Anstellung einer Enquete durch Vernehmung einer größeren Zahl von Personen verschiedener Berufskreise und Lebensstellungen, von welchen eine nähere Kenntniß der Verhältnisse und eine unbefangene Erwägung vorausgesetzt werden durfte, über die einzelnen, bei der Beurtheilung des Gegenstandes vorzugsweise in Betracht kommenden Punkte beschlossen. In Ausführung dieses Beschlusses sollte eine Anzahl Personen, welche von den Bundesregierungen als besonders geeignet bezeichnet worden waren, über das Hypothekenbankwesen Auskunft zu geben, durch den Ausschuß für Handel und Verkehr vernommen werden. Die Vernehmungen sollten auf Grund vorher formulirter Fragen erfolgen, welche jedoch nicht sowohl die Aufgabe der Enquete zu erschöpfen, als vielmehr den Gang derselben im Allgemeinen vorzuzeichnen und durch Hervorhebung der wichtigsten Gesichtspunkte den Sachverständigen einen Anhalt zu eingehender Darlegung ihrer Erfahrungen und Urtheile zu geben bestimmt waren.

[2]) Wollny war preußisches Mitglied des Bundesraths und Vorsitzender des mit der Enquete befaßten Bundesraths-Ausschusses für Handel und Verkehr.

Digitized by Google

Bemerkung hinzuzufügen, daß ich dessen materiellen Inhalt im Wesentlichen erschöpfend finde, daß mir aber, neben einigen Zusätzen, eine anderweite Gruppirung und Formulirung zweckmäßig erscheint und ich einen hiernach modifizirten Entwurf dem Bundeskanzler-Amt übersende." [1])

1. April 1868. Graf Bismarck übersendet dem Minister Delbrück eine ihm eingesandte Broschüre über die Auswanderungsfrage mit einem kurzen Inhaltsauszuge des Geheimen Legationsraths Bucher. Im Eingang des letzteren heißt es: „Hamburg hat nie ein Landgebiet gehabt, ist eine Kolonie von Leuten, die ihr Glück machen wollen, zeigt, wohin „die wirthschaftliche Freiheit" (Manchesterwissenschaft) führt, wo ihr weder eine Staatsgewalt noch ein Grundbesitz gegenüberstehen, sondern sie den Staat gestaltet."

72.

15. Mai 1868. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend den Nothstand in Preußen. Erhebungen über ungerechte Vertheilung der Saatvorschüsse.** [2])

„Der mir von Ew. Excellenz in Abschrift mitgetheilte Bericht des Regierungspräsidenten zu Gumbinnen vom 8. d. Mts. enthält unter Anderm die Mittheilung: daß über die stattgehabte Vertheilung der Saat-Vorschüsse vielfach geklagt werde, daß ein Theil dieser Klagen seine Berechtigung habe, und insbesondere, daß größere Grundbesitzer und unter ihnen gerade solche, welche ihren Kredit nach anderer Richtung hin ohne Schwierigkeiten hätten zur Geltung bringen können, sich die Wohlthaten des Staats in einer Weise haben zufließen lassen, welche der eigentlichen Zweckverwendung der gewährten Summen ferner lag.

Ew. Excellenz beehre ich mich zu ersuchen, die hierauf bezüglichen That-

---

[1]) Unterm 26. März 1868 unterbreitete Graf Bismarck dem Bundesrath des Zollvereins eine Denkschrift, betr. die Ermäßigung der Eisenzölle, nebst einer Zusammenstellung der Anträge des Präsidiums. Dieses Aktenstück ist, wiewohl die Bundesraths-Drucksachen sonst geheim sind, bereits publici juris, da ein Exemplar der Drucksachen des Bundesraths des Zollvereins der Bibliothek des Reichstags einverleibt ist. Dieselbe Bewandniß hat es mit dem Schreiben des Grafen Bismarck an den Bundesrath des Zollvereins d. d. 31. März 1868, betr. den Abschluß eines Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrags mit den Hawaiischen Inseln.

[2]) Vgl. oben Urkunde 65 ff.

Digitized by Google

sachen aufklären und feststellen, und insbesondere auch ermitteln zu lassen: ob und inwieweit dabei etwa ein Mißbrauch vorgekommen ist?

Nach Lage der Sache dürfte übrigens die Feststellung der Namen der in Frage stehenden größeren Grundbesitzer auch politisch nicht ohne Interesse sein." [1])

73.

24. Mai 1868. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die schleswig-holsteinische Austernfischerei.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich in der Anlage Abschrift eines mir zugegangenen Aufsatzes zu übersenden, welcher die Verhältnisse der schleswig-holsteinschen Austernfischerei und die Mittel, derselben einen erhöhten Aufschwung zu verleihen, bespricht, und erlaube mir diese, in volkswirthschaftlicher Beziehung wichtige Angelegenheit vertrauensvoll der wohlwollenden Förderung Ew. Excellenz zu empfehlen." [2])

74.

7. August 1888. **Varzin. Schreiben an den Kabinetsrath von Mühler, betreffend die Bildung von Gesellschaften in der Rheinprovinz zur Pachtung von größeren Gütern in den östlichen Provinzen.** (Auszug.)

„Der Ober-Präsident a. D. Freiherr von Senfft-Pilsach beabsichtigt, wie Ew. Hochwohlgeboren wissen, seine Gramenzer Güter mit Einschluß der dortigen Zuckerfabrik an ein Konsortium in der Rheinprovinz zu verpachten". . .

Es sei zu erwarten, daß ein solches, auf solidem Grunde ruhendes Unternehmen zu günstigen Resultaten führen und dadurch zur Nachfolge aufmuntern werde. „Auch andere größere Besitzer sind in der Lage, nur durch Verpachtung ihre so wünschenswerthe Betheiligung an den politischen Ge-

[1]) Der Minister des Innern Graf zu Eulenburg erwidert dem Grafen Bismarck, daß die von demselben angeregte Frage bereits vor Eingang des Schreibens vom 15. Mai von den Ressortministern aufgenommen worden sei.

[2]) Abschrift des Aufsatzes übersandte Graf Bismarck am gleichen Tage auch dem Oberpräsidenten Freiherrn von Scheel-Plessen in Kiel mit dem Ersuchen, die darin gemachten Angaben einer sorgfältigen Prüfung unterwerfen und über das Ergebniß ihm berichten zu wollen. Vgl. Urkunde 78.

Digitized by Google

schäften des Landes zu ermöglichen. Den einheimischen Pächtern aber fehlt es an hinreichenden Mitteln zur Uebernahme größerer Pachtungen.

Gelänge es, potente Pachtgesellschaften zu gewinnen, die sich für die höhere Verwerthung des Bodens verbänden, und ließen sich so Ströme wohlhabender und intelligenter Pächter aus der Rheinprovinz nach Pommern und anderen östlichen Landestheilen leiten, so würde das natürlich auf den Wohlstand dieser Provinzen vortheilhaft wirken und würde dem landwirthschaftlichen Betrieb der Ostsee-Provinzen nachhaltiger aufhelfen können, als die Eröffnung neuer Wege zu direkter Ausnutzung des noch unbeschwerten Kredits der Besitzer." [1])

75.

18. Oktober 1868, **Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Geheimen Ober-Regierungsrath Eck, betreffend die Finanzmaßregeln im Reich (Steuerreform). Deckung der Bundesausgaben durch Bundessteuern bis zur vollen Beseitigung der Matrikularbeiträge. Konsolidirung der Bundesinstitution durch ein solidarisches Finanzsystem. Nachtheile der Matrikularbeiträge. Eine parlamentarische Niederlage kein Grund zur Unterlassung einer richtigen Finanzpolitik. Maßregeln zur Deckung des preußischen Defizits. Eventualitäten im Falle eines ablehnenden Votums des Landtags. Nothwendigkeit einer energischen Vorbereitung der Bundesfinanzvorlagen. Die Haltung der süddeutschen Regierungen und das Zollparlament.** (Diktat.)

„Bei Besprechung der Frage, wie das Defizit des Budgets zu decken, [2]) bin ich mit dem Herrn Finanzminister über das Prinzip einverstanden ge-

[1]) Nach der Rückäußerung des Kabinetsraths von Mühler vom 4. Januar 1869 gelang es nicht, die Industriellen der Rheinprovinz zur Bildung von Gesellschaften in der von dem Freiherrn von Senfft-Pilsach bezeichneten Richtung geneigt zu machen; vielmehr erklärten die hervorragendsten Geldmänner, daß nur die Bildung einer Gesellschaft nach dem Muster des Crédit foncier de France eine Aussicht auf Erfolg verspreche. Mit einem derartigen Projekte trage sich der Geheime Kommerzienrath Frhr. Abraham von Oppenheim.

[2]) In einem Schreiben des Finanzministers v. d. Heydt an den Bundeskanzler Grafen von Bismarck vom 6. Oktober 1868 führte derselbe aus, daß zur Deckung des in den preußischen Finanzen vorhandenen beträchtlichen Defizits (jährlich 6 Millionen Thlr.) die Beschaffung neuer Einnahmequellen unerläßlich,

Digitized by Google

wesen, daß die Deckung der Bundesausgaben durch Bundessteuern bis zu voller Beseitigung der regelmäßigen Matrikularumlagen das zu erstrebende Ziel der norddeutschen Bundespolitik sein müsse. Die nächste Aufgabe der letzteren ist die Konsolidirung der Bundes-Institutionen durch Kräftigung der gemeinsamen Einrichtungen.

Daß dieser Zweck durch ein solidarisches, das politische Leben der Einzelstaaten durchdringendes und zusammenhaltendes Finanzsystem in hohem Grade gefördert wird, daß dagegen in dem bundestäglichen System der Matrikularumlagen ein Element der Zersetzung liegt, sehe ich als einen unbestrittenen Satz an.[1]) Diesem höchsten Zwecke gegenüber sind für mich die Bedenken, welche sich aus parlamentarischen Stimmungen herleiten, untergeordneter und vorübergehender Natur. Es kommt m. E. nicht darauf an, was in der nächsten oder den nächsten parlamentarischen Sitzungen durchzubringen ist, sondern darauf, was den höheren politischen Zwecken angemessen ist. Wollte die Regierung auf ihre Ziele deshalb verzichten, weil die dermalige Majorität der Abgeordneten die Erreichung derselben vielleicht erschweren wird, so würde sie von der Höhe ihrer Aufgabe herab-

und daß seinerseits zu diesem Zwecke die Erhöhung bestehender, sowie die Einführung neuer Zölle und Steuern in Aussicht genommen sei, um deren Bewilligung dann nicht der preußische Landtag, sondern der Reichstag bezw. das Zollparlament anzugehen sein würde. Als Mittel zur Deckung des Bedarfs waren folgende Maßregeln in Vorschlag gebracht: 1. Erhöhung der inneren Tabaksteuer und des Eingangszolls auf Tabak; 2. Einführung eines Eingangszolls auf Petroleum und, als Konsequenz hiervon, 3. Einführung einer Steuer auf Gas im Gebiet des Norddeutschen Bundes; 4) Erhöhung der Branntweinsteuer (vielleicht neben reichlicher Bemessung der Exportbonifikation sowie unter Verwandlung der Maischraumsteuer in eine Fabrikatsteuer); 5. Aenderung der Zuckerbesteuerung durch a) Beseitigung derjenigen differentiellen Behandlung, welcher eingehende Rohzucker, je nachdem dieselben zur Konsumtion oder für Raffinerien bestimmt waren, bei der Verzollung unterlagen, b) Ermäßigung der Zollsätze für rohen und für raffinirten Zucker; 6. Besteuerung der Schlußscheine, Aktien ꝛc. im Bundesgebiete. Von den vorstehend bezeichneten Maßnahmen unterlagen die unter den Nummern 1, 2 und 5 aufgeführten der Kompetenz des Zollparlaments, die übrigen der Beschlußnahme des Reichstags. Der Finanzminister erbat sich die Ansicht des Grafen Bismarck zunächst über die Frage: ob seinen Besteuerungsvorschlägen überhaupt näher getreten werden solle? Zu Anfang des Monats Oktober hatte sich übrigens der stellvertretende Vorsitzende des Staatsministeriums, Frhr. v. d. Heydt, zur Besprechung dieser Frage persönlich zum Bundeskanzler nach Varzin begeben.

[1]) Weiter ausgeführt findet man diesen Satz in dem Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 14. April 1869 Nr. 15 „Die Bundesfinanzen" (Nothwendigkeit einer eigenen Finanzwirthschaft des Bundes, Beseitigung der Matrikularbeiträge, Einführung eigener Bundessteuern zum allmäligen Ersatz jener Beiträge aus den einzelnen Staaten).

Digitized by Google

steigen und die Politik nicht leiten, sondern sich der Leitung einer noch nicht einmal vorhandenen, vielmehr muthmaßlichen Majorität mechanisch unterordnen. Der Verantwortung dafür, daß sie das Richtige nicht vorgeschlagen hat, würde die Regierung durch den Hinweis auf den von ihr vorausgesehenen Widerspruch der Majorität nicht überhoben werden. Lehnen die parlamentarischen Körperschaften die Vorlagen der Regierung ab, so werden sie auch vor der Nation die Verantwortung ihrer Ablehnung zu tragen haben, diese Verantwortung aber fällt auf die Regierung, wenn sie aus Furcht vor parlamentarischen Kämpfen die Vorlagen unterläßt, welche sie im Interesse des Vaterlandes für die richtigen erkannt hat.

Ich schicke dies im Allgemeinen voraus, um zu konstatiren, daß ich die Aussicht auf eine parlamentarische Niederlage als Motiv der Unterlassung einer objektiv zweckmäßig erscheinenden Vorlage nicht acceptiren kann. Will der Reichstag seine Machtbestrebungen höher stellen als die nationalen Interessen, so ist dies eine Sache, welche jeder Abgeordnete mit seinem Gewissen abzumachen hat, die Regierung aber darf eine solche Richtung der Volksvertretung m. E. nicht als vorhanden voraussetzen.

Darüber, daß die Deckung des preußischen Defizits zunächst bei dem preußischen Landtag nachzusuchen sei, war zwischen dem Herrn Finanzminister und mir keine Meinungsverschiedenheit, und sind, wie ich glaube, die Vorlagen zu diesem Behuf bereits in Arbeit. Die verschiedenen Wege, welche die Regierung einem ablehnenden Votum des Landtags gegenüber einschlagen kann, sind demnächst von uns erörtert worden und dabei auch die Eventualität besprochen, daß unter einstweiliger Suspension der Verhandlungen mit dem Landtage zunächst der Reichstag oder das Zollparlament berufen und um Steuerbewilligung angegangen werden könnte. Ebenso haben wir erwogen, ob es sich empfehlen würde, im Falle einer Ablehnung der zur Deckung des Defizits nöthigen Forderungen den Landtag aufzulösen, oder sich den Beschlüssen desselben in der Art zu fügen, daß das Budget durch Abstreichung von 5 bis 6 Millionen Ausgaben auf die Höhe der zu gewärtigenden Einnahmen reduzirt werde.

Ueber alle diese verschiedenen Eventualitäten waren aber weder der Herr Finanzminister noch ich in der Lage, ohne Berathung mit unseren Kollegen und ohne Vortrag bei Sr. Majestät dem Könige, unsere Entschließungen definitiv festzulegen.

Digitized by Google

Ich zweifle meinerseits kaum daran, daß der Landtag in der jetzigen politischen Lage bereit sein werde, der Regierung die vollen Mittel zur Leistung der beabsichtigten Ausgaben zu gewähren; sollte diese meine Ueberzeugung eine irrthümliche sein, so würde ich die erforderlichen Anträge bei Sr. Majestät dem Könige zunächst mit meinen Kollegen berathen wollen, bevor ich mich amtlich darüber ausspreche. Bisher aber bin ich geneigt, im Schooße des Ministeriums die Abminderung der Ausgaben bis auf das Niveau der Einnahmen zu befürworten und habe mich auch in diesem Sinne gegen den Herrn Finanzminister ausgesprochen. Es würde danach event. die sehr schwierige Aufgabe der Regierung sein, diejenigen 5 bis 6 Millionen in den Ausgaben zu ermitteln, deren Absetzung Rechtsverbindlichkeiten nicht verletzen und weniger als die anderer mit Gefahr und Schaden für das Gemeinwohl verbunden sein würde.

Eine weitere Möglichkeit wäre der Rücktritt des Gesammtministeriums, nach welchem die Lösung der vorhandenen Schwierigkeiten der oppositionellen Majorität anheimfallen würde. Die Entscheidung auf diesem Gebiete würde lediglich Sr. Majestät dem Könige zustehen.

Abgesehen von dieser letzten Eventualität liegen nach meiner Berechnung folgende Möglichkeiten für den Zusammentritt des Reichstags vor, von dem ich annehme, daß er jedenfalls dem des Zollparlaments würde vorangehen müssen:

1. Der Landtag könnte die Deckung des Defizits aus preußischen Mitteln (Zuschlag zu direkten Steuern) bewilligt haben, und es würde dann die Aufgabe sein, diese ohne Zweifel drückende Art der Deckung durch Reichssteuern zu ersetzen.
2. Der Landtag könnte aufgelöst sein; alsdann würde die Entschließung der Regierung wesentlich mit von dem Zeitpunkte abhängen, in welchem die Auflösung erfolgt, und in welchen darnach der Ablauf der 90 Tage bis zum Wiederzusammentritt fallen muß. Ist dieser Zeitpunkt ein später, so würde es sich um so mehr empfehlen, den Reichstag in der Zwischenzeit zu berufen.
3. Die Regierung könnte an ihrem Ausgabebudget 5 Millionen gestrichen haben. Auch in diesem Falle würde der Versuch indizirt sein, durch Reichstagsbewilligungen die Abhülfe der erwachsenen Uebelstände für das nächste Finanzjahr sicher zu stellen.

Digitized by Google

Unter allen Umständen scheint mir daher erforderlich, daß wir uns im Bundeskanzler-Amte mit der Vorbereitung von Finanzvorlagen innerhalb des von dem Herrn Finanzminister angegebenen Gebietes bald beschäftigen.

Daß die gesammten Bundesausgaben durch regelmäßige Bundeseinnahmen gedeckt werden,[1]) betrachte ich, wie Eingangs erwähnt, als unsere politische Aufgabe. Daß wir dieselbe sofort in ihrem ganzen Umfange werden lösen können, glaube ich allerdings nicht. Doch kann uns diese Erwägung nicht davon entbinden, diese Lösung mit energischer Entschlossenheit und mit allen verfassungsmäßigen Mitteln zu erstreben. Mißlingt sie, so wird die Schuld nicht die unsere sein.

Die Haltung der süddeutschen Regierungen und der denselben ergebenen Abgeordneten im Zollparlament kann uns m. E. auf dem betretenen Wege nicht entmuthigen; unser Programm kann um deswillen, weil es die Zustimmung unserer Gegner nicht hat, keine Modifikation erleiden, und die Beantwortung der Frage, ob wir das Zollparlament schon in diesem Jahre wiederum zu berufen haben, wird vorzugsweise davon abhängen, ob wir eines festeren Zusammenhaltens der norddeutschen Mitglieder mehr als im vorigen Jahre versichert sind. Ist dies nicht der Fall, so werden wir allerdings darauf gefaßt sein müssen, für Preußen die unbequeme finanzielle Lage, welche aus der jetzigen Situation unabweislich hervorgehen wird, so lange zu ertragen, als die gegenwärtige Zusammensetzung des Reichstags dauert." [2])

76.

29. Januar 1869. **Cirkular-Schreiben**[3]) **an die deutschen Bundesregierungen, betreffend die Konzessionen für neue Eisen-**

[1]) Daß es sich bei der Steuerreform nicht um Absichten der Erhöhung der Steuerlast handle, sondern lediglich „um Auffindung der angemessenen, dem Volkswohl am meisten entsprechenden Mittel und Wege, um dem Volke in seiner Gesammtheit die Erfüllung der gemeinsamen Aufgaben möglichst zu erleichtern", hatte die Provinzial-Korrespondenz bereits am 10. Juli 1867 Nr. 28 versichert.

[2]) Das preußische Staatsministerium erklärte sich mit den von dem Finanzminister vorgeschlagenen Steuerprojekten einverstanden — mit Ausnahme des Vorschlags einer Besteuerung des Börsenverkehrs (Schreiben an den Kanzler des Norddeutschen Bundes vom 20. November 1868). — Es werden demnächst von dem Finanzminister die Entwürfe von Gesetzen, betr. die Besteuerung des Branntweins, des Zuckers, des Kartoffelzuckers, des Leuchtgases, des Petroleums und des Tabacks vorbereitet. Vgl. Urkunde 79.

[3]) Ergangen in der Eigenschaft des Grafen Bismarck als Bundeskanzler.

Digitized by Google

bahnen. Mittel zur Herstellung gleichmäßiger und herabgesetzter Gütertarife. Erstrebung des Einpfennigtarifs im Sinne des Art. 45 der Bundesverfassung. Hinweis auf eine zweckmäßige Konzessionsbedingung in Preußen. Wunsch einer Benachrichtigung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte.

„Die Verfassung des Norddeutschen Bundes stellt im Artikel 45 dem Bunde die Aufgabe, dahin zu wirken, daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

Zu den Mitteln, welche dem Bunde zur Förderung dieser Aufgabe zu Gebote stehen, gehört ohne Zweifel auch die Einwirkung auf die Beschlußnahme der Bundesregierungen bei Ertheilung von Konzessionen für neue Eisenbahnen.

Der utnerzeichnete Bundeskanzler ist nicht der Meinung, daß die Einführung des Einpfennigtarifs[1]) für die aufgeführten Artikel ausnahmslos als allgemeine Konzessionsbedingung für Eisenbahnen aufzustellen sei, denn es könnte dadurch im einzelnen Falle der Entwickelung des deutschen Eisenbahnnetzes ein Hinderniß bereitet werden. Ob eine solche Bedingung im wohlverstandenen Interesse des Verkehrs liegt, wird vielmehr in jedem einzelnen Falle mit Rücksicht auf die zu erwartenden Betriebsverhältnisse der Bahn und auf die Wahrscheinlichkeit eines regelmäßigen und umfangreichen Verkehrs mit den in Frage stehenden Artikeln zu erwägen sein. Wenn aber die Verhältnisse eines projektirten Eisenbahn-Unternehmens so

[1]) Am 5. April 1869 erging nachstehendes Schreiben an den Präsidenten des Reichstags des Norddeutschen Bundes, Dr. Simson: „Die dem Bunde im Art. 45 der Verfassung gestellte Aufgabe hat dem unterzeichneten Bundeskanzler unter Andern Veranlassung gegeben, über die Ausdehnung, welche der Pfennigtarif auf den Bahnen im Bundesgebiet gewonnen hat, Erhebungen eintreten zu lassen, und es sind ihm auf sein Ersuchen von den betheiligten hohen Regierungen diejenigen Frachtartikel bezeichnet worden, welche zur Zeit auf den einzelnen Bahnen und in den verschiedenen Verkehren zum Satze von 1 Pf. pro Ctr. und Meile gefahren werden. Die auf Grund dieser Mittheilungen aufgestellte Uebersicht beehrt sich der unterzeichnete Bundeskanzler Ew. Hochwohlgeboren anbei mit dem ganz ergebensten Ersuchen zu übersenden, solche gefälligst zur Kenntniß des Reichstags bringen zu wollen. Graf von Bismarck-Schönhausen."

Digitized by Google

liegen, daß besondere Ursachen der Vertheuerung des Transports nicht anzunehmen sind, daß vielmehr niedrige Tarifsätze einen ausgedehnten und dadurch regelmäßigen Transport gewisser Massenprodukte herbeizuführen versprechen, alsdann würde es sich unter spezieller Prüfung dieser Vorbedingungen nach der Ansicht des Unterzeichneten empfehlen, bei der Konzessionirung auf Sicherung der Annahme des Einpfennigtarifs im Sinne des Artikel 45 der Bundesverfassung Bedacht zu nehmen. Die Königlich preußische Regierung hat zur Erreichung des angestrebten Zieles auf den Wunsch des Unterzeichneten in eine der kürzlich ertheilten Konzessionen bezeichnungsweise in die der landesherrlichen Genehmigung unterbreiteten Statuten die nachfolgende Bestimmung aufgenommen:

„Die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate werden außer durch die bestehenden und noch zu erlassenden Gesetze im Allgemeinen durch die zu ertheilende landesherrliche Konzession und das gegenwärtige Statut bestimmt. Insbesondere aber bleibt dem Staate vorbehalten, die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs, sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr, sowie jeder Abänderung der Tarife. Auf Verlangen der Staatsregierung ist die Gesellschaft verpflichtet, auf der Bahn bei größeren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koaks und eventuell der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen."

(§. 9 des unterm 25. November v. Js. Allerhöchst bestätigten Statuts der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, preußische Gesetzsammlung 1869 S. 1 ff.)

Der Unterzeichnete (scil. Bundeskanzler) glaubt sich des Einverständnisses des Ministeriums versichert halten zu dürfen, wenn er Hochdasselbe ersucht, bei Konzessionirung neuer Bahnlinien in geeigneten Fällen von ähnlichen Gesichtspunkten ausgehen zu wollen. Auch würde ihm bei den Mittheilungen des Ministeriums über Eisenbahnprojekte, deren Konzessionirung beabsichtigt wird, eine jedesmalige Aeußerung über die in Rücksicht auf die eventuelle Sicherung des Einpfennigtarifs für Massenprodukte etwa bestehende Absicht sehr erwünscht sein." [1])

[1]) Damit der Norddeutsche Bund den ihm durch die Verfassung in Bezug auf das Eisenbahnwesen auferlegten Verpflichtungen genügen könne, hatte Graf

Digitized by Google

77.

11. Februar 1869. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Beschränkung der Freibillets auf den Staatsbahnen.**

„In Anknüpfung an mündliche Besprechungen erlaube ich mir die Frage der Eisenbahnfreibillets bei Eurer Excellenz wiederholt in Anregung zu bringen. Die Mitglieder der Eisenbahndirektionen und der Verwaltungsräthe, Beamte der Bahnen und andere Personen, welche mit einer Bahnverwaltung in einiger Geschäftsverbindung stehen, erhalten Freibillets — zum Theil, wenn ich nicht irre, selbst für ihre Familienmitglieder — und fahren dann auf allen Gesellschafts- und Staatsbahnen in Deutschland in Koupees I. Klasse frei. Das Abkommen erstreckt sich meines Wissens[1]) selbst auf die Verwaltungen verschiedener Bahnen in Nachbarstaaten. Durch die große Menge der Frei-Passagiere auf den Staatsbahnen wird die Staatseinnahme beeinträchtigt, ohne ersichtlichen Nutzen für den Königlichen Dienst. Eurer Excellenz geneigter Erwägung gebe ich daher anheim, ob es nicht zulässig und angemessen ist, die Zahl jener Freibillets auf den Staatsbahnen auf ein dem Dienstinteresse entsprechendes Maß einzuschränken.

Eurer Excellenz würde ich dankbar sein, wenn Sie die Güte hätten, mich von Ihrer Entschließung über diese Frage seiner Zeit in Kenntniß zu setzen.“[2])

Bismarck bereits unterm 8. Februar 1868 die betheiligten Bundesregierungen ersucht, ihm in Bezug auf sämmtliche Eisenbahnen mitzutheilen:

1. die bestehenden Fahrpläne für den Personen- und für den Güterverkehr und jede Veränderung, welche künftig in denselben vorgenommen wird,
2. die bestehenden Tarife für den Personen- und Gütertransport und jede Veränderung, welche an denselben vorgenommen wird,
3. die Betriebs- und Bahnpolizeireglements und die in denselben eintretenden Abänderungen,
4. die Jahresberichte, welche die Eisenbahnverwaltungen veröffentlichen.

[1]) Diese Annahme bestätigte der Handelsminister.

[2]) Der Handelsminister nimmt dieser Anregung gegenüber eine ablehnende Haltung ein, und es findet der Ministerpräsident demnächst auch bei dem Finanzminister keine lebhafte Unterstützung in Bezug auf seine Anregung.

Digitized by Google

78.

19. Februar 1869. **Schreiben an die Minister für die Finanzen v. d. Heydt, für Handel Grafen Itzenplitz und für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die Hebung der Fischerei auf offener See und die Förderung der Austernzucht.**[1])

„Ew. Excellenzen ist es bekannt, daß seitens der Abgeordneten Duncker und Harkort (Nr. 274 der Druckfachen) ein Antrag an das Haus der Abgeordneten gebracht worden ist:

Das Staatsministerium aufzufordern

1. zur Hebung der Fischerei auf hoher See kleine Zufluchtshäfen für die Fahrzeuge bis sieben Fuß Tiefgang anlegen zu lassen;
2. zur Förderung der Austernzucht die Buchten und Küsten der Nordsee, soweit sie Staatseigenthum sind, nur in mittleren und kleinen Sektionen zu verpachten.

Da laut Beschluß des Reichstags des Norddeutschen Bundes vom 22. Juni v. J. das Bundeskanzler-Amt, wenigstens was die Nr. 2 anlangt, mit einem ähnlichen Antrage befaßt ist, so haben auf Anregung des letzteren bereits mehrfache Untersuchungen und Erörterungen stattgefunden, welche indeß noch nicht soweit gediehen sind, um ein abschließendes Urtheil zu ermöglichen.

Unter diesen Umständen wird m. E. davon abgesehen werden müssen, schon jetzt definitive Dispositionen zu treffen oder entsprechende Erklärungen abzugeben, zumal in Betreff der Nr. 1 noch eingehendere Ermittelungen nothwendig sein werden.

Um so mehr aber habe ich meinerseits den Wunsch, diesen Anträgen gegenüber die volle Bereitwilligkeit und das Entgegenkommen der Regierung ausgesprochen zu sehen, wobei ich mich zugleich bereit erkläre zum Zwecke der ferneren Untersuchungen und Vorarbeiten, soweit die betreffenden diesseitigen Fonds nicht ausreichen, auch von Bundeswegen die Bewilligung von Geldmitteln zu beantragen.

Da in diesem Jahre die Hälfte der Pachtzeit für die schleswiger Austernbänke abläuft, so dürfte es sich empfehlen, nach dem Vorschlage des

[1]) Vgl. Urkunde 73.

Digitized by Google

Professors Möbius und dem bisherigen Brauche gemäß, eine genaue Revision jener Bänke, von denen auch Möbius nur fünfzehn untersucht hat, vornehmen zu lassen und zwar bis zum 4. Mai, mit welchem Tage die vorgeschriebene Schonzeit eintritt.

Es würde mir erwünscht sein, wenn Ew. Excellenzen die Güte haben wollten, über die dem Abgeordnetenhause gegenüber abgegebene Erklärung sowie über die beabsichtigten ferneren Maßnahmen mir bald behufs weiterer Kommunikation mit dem Bundeskanzler-Amt eine eingehendere Mittheilung zu machen." [1])

79.

8. April 1869. **Votum, betreffend die Börsensteuer.**[2]) **Rechtfertigung derselben.** (Auszug.)

Den Einwand, daß eine Stempelsteuer auf die im Lande befindlichen ausländischen Staatspapiere und Aktien einen Eingriff in das Eigenthum bilden würde, sobald sie über den Betrag einer Kontrolsteuer hinausgehe, könne er (Graf Bismarck) nicht als gerechtfertigt ansehen; „jede Steuer bildet einen gewissen Eingriff in das Eigenthum, z. B. die Luxussteuer, die Grundsteuer, und es liegt keine Veranlassung vor, die fremden Werthpapiere in dieser Beziehung rücksichtsvoller zu behandeln." [3])

---

[1]) Der Finanzminister v. d. Heydt theilte dem Grafen Bismarck seine Intentionen in Betreff der Verpachtung der Austernfischerei an der hannoverschen Küste mit; die betreffende Fischerei an der Westküste Ostfrieslands bis Krug beabsichtige er dem Korvettenkapitän von St. Paul zu verpachten (Schreiben vom 23. Februar 1869). Das Schreiben veranlaßt den Grafen Bismarck, den Finanzminister zu bitten, ihm „zur näheren Information für seine fernere Betheiligung im Interesse der Sache von den, dem Vertrage mit Herrn von St. Paul zu Grunde gelegten Bedingungen Kenntniß geben zu wollen" (Schreiben vom 4. März 1869). In einem späteren Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow (11. März 1869) befürwortet Graf Bismarck, den zu seiner Information an die französische und englische Küste entsendeten Professor Möbius durch den Bauinspektor Tolle in Norden begleiten zu lassen: „Tolle wird mir als ein für die fragliche Angelegenheit besonders qualifizirter Mann bezeichnet und derselbe ist zugleich derjenige Baubeamte, auf welchen demnächst bei Ausführung der Vorschläge des Möbius, soweit sie die ostfriesische Küste betreffen, zu rekurriren sein dürfte. Daß die Revision der schleswigschen Austernbänke rechtzeitig bewirkt wird, darf ich als selbstverständlich behandeln."

[2]) Vgl. die Note 1 und die Schlußnote zu Urkunde 75.

[3]) Im Laufe der ferneren Berathung über die dem Reichstage zu machenden Steuervorlagen empfahl Graf Bismarck die äußerste Beschleunigung der ein-

Digitized by Google

80.

12. April 1869. **Schreiben an den Färbermeister Sommer in Schweidnitz, betreffend die Mahl- und Schlachtsteuer.**

„Ew. Wohlgeboren erwidere ich auf die Zuschrift vom 1. d. M.,[1]) daß ich nicht berechtigt bin, auf die Verhältnisse der Mahl- und Schlachtsteuer eine amtliche Einwirkung zu üben, vielmehr die Entscheidung über diese Abgaben den ressortmäßigen Instanzen überlassen muß. Was die thatsächlichen Anführungen betrifft, welche Ihre Zuschrift über die Gewichtsdifferenz des dortigen und des Landbrodes enthält, so habe ich darüber Ermittelungen anstellen lassen, deren Ergebniß in der Anlage bemerkt ist. Sie wollen daraus ersehen, daß das Mehrgewicht des Landbrodes nur zum geringsten Theile in der Ersparung der Mahlsteuer, überwiegend dagegen in anderen Verhältnissen seine Ursache hat.“[2])

25. April 1869. Graf Bismarck übersendet den Ressortministern ein Projekt, betr. die Errichtung einer Deutsch-Amerikanischen Handelsgesellschaft mit dem ausgesprochenen Zwecke, die finanziellen und kommer-

---

schlägigen legislatorischen Arbeiten, „da es von politischer Wichtigkeit und vielleicht von entscheidender Bedeutung für das Schicksal des Branntweinsteuergesetzes sei, den Entwurf des Börsensteuergesetzes möglichst gleichzeitig mit dem Branntweinsteuergesetz in den Reichstage zu bringen.“ Bei demselben Anlaß empfahl Graf Bismarck auch eine Erhöhung der Biersteuer in Erwägung zu nehmen und das Projekt einer Besteuerung der Fahrbillets auf Eisenbahnen schleunigst vorzubereiten, damit dasselbe sogleich vorgelegt werden könne, wenn die anderen Projekte im Reichstage fallen sollten. Neue Steuervorlagen an den Landtag seien übrigens schon deswegen nützlich, um durch öftere Diskussion der Steuerfragen das Urtheil des Publikums darüber aufzuklären. Bei demselben Anlaß erkannte Graf Bismarck außerdem noch an, daß der Plan des Finanzministers, durch Verminderung oder zeitweise Aufhebung der Amortisation der Staatsschulden das Defizit zu decken, Erwägung verdiene. „Wenn man ein Gesetz gäbe, daß der Betrag der in einem Jahre amortisirten Schuld wieder in Rentenscheinen ausgegeben werden dürfe, so wäre damit schon geholfen.“ Ueber das Schicksal der Steuerreform vom Jahre 1869 vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 42 u. 59—63 und eine Reihe von Artikeln in der Provinzial-Korrespondenz vom 26. Mai 1869 Nr. 21.

[1]) Sommer bat darin, Graf Bismarck möchte seinen Einfluß dahin verwenden, daß die Mahl- und Schlachtsteuer möglichst allgemein, wenigstens aber in Schweidnitz, beseitigt werde. Vgl. die Broschüre „Beitrag zur Mahl- und Schlachtsteuerfrage, Vortrag eines Mitglieds des Bürgervereins zu Schweidnitz in der Sitzung vom 2. März 1868. Schweidnitz 1868“.

[2]) Der Ministerpräsident sprach hiermit nur eine Ansicht aus, welcher er bereits in seinen Reden als Abgeordneter wiederholt Ausdruck gegeben hatte. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 2, 16 u. 17.

Digitized by Google

ziellen Beziehungen zwischen Deutschland und den überseeischen Ländern, namentlich den Vereinigten Staaten von Nordamerika, zu fördern, hält aber die Bildung der Gesellschaft nur unter der Voraussetzung für empfehlenswerth, „daß die Ausartung der Gesellschaft in einen sogenannten Crédit mobilier mit ganz unbestimmter Spekulationsgrenze vermieden wird.“[1])

81.

12. Mai 1869. **Schreiben an den Polizeipräsidenten von Wurmb in Berlin, betreffend das Projekt der Norddeutschen Eiswerke, Seefische in besonderen Hallen auf Straßen und Plätzen zum Verkaufe zu bringen.**

„Die Besitzer der Norddeutschen Eiswerke, F. Schmidt und C. Bolle, Breitestraße 20, haben angezeigt, daß sie beabsichtigen, täglich wenigstens eine Wagenladung Seefische von ca. 100 Ctrn. nach Berlin kommen zu lassen, und daß sie sich Behufs des nothwendigen schnellen Verkaufs dieser dem Verderben ausgesetzten Waare mit dem Antrage an das Polizeipräsidium gewandt haben, 20 Verkaufshallen auf den Plätzen und Straßen der Stadt aufstellen zu dürfen. Das Unternehmen verdient nach meiner Auffassung jede Förderung, da die Ernährung des Volkes erleichtert wird, wenn Seefische zu billigem Preise zu haben sind, und da andererseits durch den Absatz der Seefische im Binnenlande unsere Fischerei an den Küsten und auf hoher See entwickelungsfähiger wird — zum Nutzen unseres Matrosen-Stammes für die Marine. Eure Hochwohlgeboren beehre ich mich daher zu ersuchen, diesem Gegenstande Ihre persönliche Aufmerksamkeit zuwenden und mir mittheilen zu wollen, ob etwa dem bezeichneten Antrage Schwierigkeiten entgegenstehen.“[2])

82.

3. Juni 1869. **Schreiben an den Kaufmann C. H. S. Schulz in Stettin, betreffend die Herstellung einer direkten Dampferverbindung zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten.**

„Aus Eurer Wohlgeboren Schreiben vom 11. v. Mts. habe ich mit leb-

[1]) Das Institut kommt voraussichtlich wegen dieses letzteren Vorbehalts nicht zu Stande.

[2]) Das Projekt, für das sich Graf Bismarck auch in den weiteren Phasen lebhaft interessirt, scheitert an dem Widerspruch des Polizeipräsidiums.

Digitized by Google

haftem Interesse von Ihren Bemühungen für die Ausführung einer direkten Dampferverbindung zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten und von den in letzter Zeit erzielten Erfolgen Kenntniß genommen. Es wird mir zur aufrichtigen Befriedigung gereichen, wenn es Ihnen gelingt, Ihren Plan zu verwirklichen, denn die beabsichtigte Vermehrung der deutsch-amerikanischen Dampfschiffsverbindungen wird nicht nur für unsere Handelsinteressen im Allgemeinen fruchtbringend, sondern namentlich auch für die mannigfachen Beziehungen zwischen unserem Vaterlande und der amerikanischen Union, dem neuen Vaterlande so vieler Deutschen, förderlich sein.

Eure Wohlgeboren werden mich durch fernere Berichte über den Fortgang Ihrer Bestrebungen verpflichten."

83.

11. Juni 1869. **Schreiben an den Handelsminister Grafen von Itzenplitz, betreffend die Vermeidung eines Wagenwechsels auf der Kreienfener Route zwischen Berlin und Cöln.[1]) Eingreifen des Bundeskanzlers auf Grund des Art. 44 der Bundesverfassung.**

„Aus Ew. Excellenz Schreiben vom 13. v. M. habe ich mit Interesse ersehen, daß die mit der Herzoglich braunschweigischen Regierung über die

[1]) Zu Anfang des Jahres 1869 erstrebte der preußische Handelsminister, daß unabhängig von dem auf der Norddeutschen Route bestehenden Nachtkurierzuge von Berlin nach Cöln über die Kreienfener Route eine neue Verbindung zwischen Berlin, Frankfurt a. M. und Cöln durch Einlegung von Kurierzügen hergestellt werde. Als nothwendige Vorbedingung dieser Fahrplanverbesserung wurde aber erachtet, daß die Schnell- und Kurierzüge der Kreienfener Route nicht in Mülheim a. Rh. enden resp. nur durch Anschluß an die Züge der Cöln-Mindener Bahn Fortsetzung finden, sondern ohne Wagenwechsel bis in den Centralbahnhof zu Cöln eingeführt resp. von da abgelassen würden. Es war nicht zu verkennen, daß die bisherige Endigung der Züge der preußisch-braunschweigischen Route in Mülheim a. Rh., wobei die Reisenden $^1/_2$ Meile vor dem Ziele umzusteigen und sich den Chancen zweifelhafter Anschlüsse zu unterwerfen hatten, sowohl für den durchgehenden Verkehr und die Interessen der Post, wie insbesondere auch für den Lokalverkehr der an der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn gelegenen Landestheile nach Cöln die erheblichsten Mißstände im Gefolge hatte. Die wiederholten Bemühungen des preußischen Handelsministers, die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zur Durchführung der Züge der Kreienfener Route auf der Strecke von Mülheim a. Rh. bis Cöln zu bestimmen, waren ohne Erfolg geblieben. Die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft hielt vielmehr ein solches freiwilliges Entgegenkommen mit den nach ihrer Ansicht rechtlich begründeten Interessen ihres Unternehmens unvereinbar und hatte erklärt, nur einem Zwangsbefehl zur Durchführung der Züge Folge geben zu wollen, sich dabei jedoch

Digitized by Google

fernere Gestaltung des Fahrplans auf der s. g. norddeutschen und preußisch-braunschweigischen Route bezw. auf der Route von Berlin nach Frankfurt via Kreienfen-Cassel seit längerer Zeit gepflogenen Verhandlungen zu einer Verständigung geführt haben. Die beschleunigtere Durchführung der gegenwärtig zwischen Berlin und Cöln bezw. Frankfurt kursirenden Tagesschnellzüge, welche für Berlin-Cöln nicht nur auf der norddeutschen, sondern auch auf der preußisch-braunschweigischen Route eintreten soll, namentlich aber die Nachtkurierzüge, welche auf der Kreienfener Route unabhängig von den auf der norddeutschen Route bestehenden einzulegen, und die in der Richtung von Cöln nach Berlin eine Fortsetzung der vom 1. d. M. ab eingerichteten, 7^{25} früh von London abgehenden Schnellzüge zu bilden bestimmt sind, werden unzweifelhaft auf die allgemeinen Verkehrsbeziehungen und deren Entwickelung günstig einwirken. Ich theile aber völlig Ew. Excellenz Auffassung, daß diese Einwirkung nur dann zu erreichen ist, wenn die Schnell- und Kurierzüge der Route Berlin-Kreienfen-Cöln ohne Wagenwechsel in Mülheim a. Rh. bis in den Centralbahnhof zu Cöln eingeführt bezw. von dort aus bis Berlin befördert werden; also nicht, wie gegenwärtig die Tagesschnellzüge, in Mülheim a. Rh. enden bezw. nur durch Anschluß an die Züge der Cöln-Mindener Bahn Fortsetzung finden.

Die Endigung der Züge der preußisch-braunschweigischen Route in Mülheim, welche die Reisenden nöthigt, eine halbe Stunde vor dem Ziele umzusteigen und sich den Chancen zweifelhafter Anschlüsse zu unterwerfen, beeinträchtigt sowohl den durchgehenden Verkehr und die Interessen der Post, als insbesondere auch den Verkehr der an den Bergisch-Märkischen, Westfälischen und an dem südlichen Theil der Hannoverschen und Braunschweigischen Bahnen gelegenen Landestheile, welche für die Reisen nach und von Cöln die norddeutsche Route ohne große Umwege nicht benutzen können.

---

vorbehalten zu müssen, demnächst gegen den Fiskus auf Schadenersatz zu klagen. Da die dem Handelsminister zustehenden Befugnisse nicht ausreichend erschienen, um den Erlaß eines Zwangsbefehls gegen die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu rechtfertigen, so nahm derselbe die Vermittelung des Bundeskanzlers in Anspruch. — Man hat diesen Fall herausgegriffen zum Beweise der ehemaligen Eisenbahnmisère und um zu zeigen, daß die Artikel der Bundesverfassung über das Eisenbahnwesen doch nicht gar so unnütz waren, wie eine Zeit lang behauptet wurde.

Digitized by Google

Die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahn, welche an der Route Berlin-Kreiensen-Cöln mit der Strecke Mülheim-Deutz-Cöln betheiligt ist, hat es zwar nach den Mittheilungen in Ew. Excellenz Schreiben vom 13. v. M. abgelehnt, zur Durchführung der projektirten Einrichtungen die Hand zu bieten, die für diese Weigerung geltend gemachten Momente vermag ich jedoch als zutreffend nicht anzuerkennen. Ich habe vielmehr im Interesse des, unter dem Schutze der Bundesverfassung stehenden allgemeinen Verkehrs Werth darauf zu legen, daß die projektirten, bezw. mit der Herzoglich braunschweigischen Regierung vereinbarten Fahrpläne und Einrichtungen mit thunlichster Beschleunigung zur Durchführung kommen und beehre mich Ew. Excellenz zu ersuchen, auf Grund des Artikels 44 der Bundesverfassung [1]) der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft aufgeben und eventuell dieselbe zwangsweise anhalten zu wollen, die für den durchgehenden Verkehr der Route Berlin-Kreiensen-Mülheim-Cöln und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Mülheim-Köln (Centralbahnhof) von einem durch Ew. Excellenz festzusetzenden Tage ab einzulegen, in dieselben die aus der Richtung von Berlin kommenden bezw. für dieselbe bestimmten fremden Personen- und Gepäckwagen aufzunehmen und eine direkte Abfertigung von Personen und Gepäck zwischen Cöln und weiter gelegenen Stationen einerseits und den an der Route Berlin-Kreiensen-Mülheim a. Rh. gelegenen Stationen andererseits zu gestatten bezw. einzurichten. Durch Mittheilung des Verfügten würden Ew. Excellenz mich zu Dank verpflichten." [2])

84.

23. Juli 1869, **Varzin. Schreiben an den Finanzminister von der Heydt, betreffend die mangelhafte Betriebsführung auf den pommerschen Eisenbahnen.**

„Mit Bezug auf das gegenwärtige Verhältniß der Einnahmen zu den Ausgaben des Staates erlaube ich mir Ew. Excellenz den Eindruck wieder-

[1]) Der Wortlaut dieses Artikels findet sich abgedruckt in der Note 1 der Urkunde 89.

[2]) Die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft fügt sich auf die Vermittelung des Bundeskanzlers.

Digitized by Google

zugeben, den ich von der Verwaltung der hinterpommerschen Eisenbahn habe, daß sie in dem Bewußtsein, auf Kosten des Fiskus und nicht für eigne Rechnung zu wirthschaften, den Betrieb so kostspielig einrichtet, daß die Zinsgarantie höher als nöthig zur Hebung gelangt. Es verräth sich das in der übergroßen Zahl von Stationen und der überlangen Haltezeit auf jeder. Die Züge verweilen 5 bis 7 Minuten an absolut verkehrslosen und isolirt belegenen Stationen, und wo einiger Verkehr stattfindet, der aber füglich in 2 Minuten abgemacht werden könnte, ist ein Aufenthalt von 10 bis 15 Minuten vorgeschrieben. Der Betrag an Kohlen, der auf diese Weise verschwendet wird, kann, durch das ganze Jahr gerechnet, nicht unerheblich sein. Die Anzahl der täglich gehenden Züge scheint außerdem den Bedarf des Verkehrs zu übersteigen, und die Langsamkeit der Beförderung auch der schnellsten Züge, verbunden mit dem unnöthigen Aufenthalt, setzt östlich von Stargard das gewöhnliche Fuhrwerk zu erfolgreicher Konkurrenz für kürzere Strecken in Stand und vermindert die Reiselust im Allgemeinen.

Ich stelle Ew. Excellenz anheim, Ihrerseits die Betriebspläne dieser und ähnlich situirter Bahnen im Interesse der Ersparung im Kapitel der Zinsgarantien kontroliren zu lassen.“[1])

85.

15. September 1869, **Varzin. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath im Staatsministerium Wehrmann, betreffend die Abkürzung der Kreditfristen für die Rübenzucker- und die Branntweinsteuer. Kritik des hierauf gerichteten Finanzvorschlags. Bedürfniß einer dauernden Erhöhung der Einnahmen des Norddeutschen Bundes.**

„Der Herr Finanzminister hat an das Bundeskanzler-Amt ein Schreiben gerichtet,[2]) worin er von Neuem empfiehlt, dem Reichstag eine Abkürzung

[1]) Auf Grund dieser Erwägung wurde das Eisenbahnkommissariat beauftragt, den Fahrdienst auf der hinterpommerschen Eisenbahn einer eingehenden örtlichen Revision zu unterziehen und auf die unverzügliche Abstellung der vorgefundenen Mängel hinzuwirken, ferner auch für beide pommersche Eisenbahnen neue Fahrpläne aufzustellen und zur Prüfung vorzulegen. Vgl. auch Urkunden 92, 93, 100.

[2]) Durch Beschluß des Bundesraths des Zollvereins vom 2. Juli 1869 (§. 126 der Protokolle) bezw. des Bundesraths des Norddeutschen Bundes vom

Digitized by Google

der Kreditfristen für die Rübenzucker- und die Branntweinsteuer vorzuschlagen. Dasselbe wird nach der Rückkehr des Herrn Präsidenten Delbrück geschäftsmäßig beantwortet werden und zwar ablehnend. Neben den rein sachlichen und vom Standpunkt des Bundes erfaßten Gründen, welche in dieser Antwort ihre Stelle finden werden, hat der Vorschlag bei mir noch Bedenken theils formeller, theils politischer Natur erregt, die ich gegen Ew. Hochwohlgeboren auszusprechen das Bedürfniß habe.

Ich finde in dem Mittel, die Kreditfristen zu verkürzen, an und für sich betrachtet, nur wieder ein eben solches Palliativ, wie in dem vorjährigen Vorschlage, aus Activis des Staates laufende und dauernde Ausgaben zu bestreiten, anstatt eine dauernde Erhöhung der Einnahmen, deren Nothwendigkeit der Herr Finanzminister öffentlich anerkannt hat, nachhaltig zu erstreben. Dagegen, daß die Kreditfristen soweit, als mit der jedesmaligen Lage der Gewerbtreibenden ohne Rückschlag verträglich ist, beschränkt werden, läßt sich im Prinzip nichts einwenden. Das Staatsministerium war aber vor wenig Monaten darüber einig, daß das schonende und aufhelfende System, welches die preußische Regierung im wohlerwogenen Interesse des Landes ein halbes Jahrhundert hindurch beobachtet hat, nicht mit der Plötzlichkeit modificirt werden könne, die ein Uebergang von neun Monaten auf drei involviren würde, daß vielmehr eine Zwischenstufe erforderlich sei. Es ist mir daher sehr überraschend, daß jetzt und ehe noch diese Uebergangsstufe ins Leben getreten, das Staatsministerium, einschließlich des in erster Linie dabei betheiligten landwirthschaftlichen Herrn Ministers, plötzlich der entgegengesetzten Meinung sein sollte. Ich meinestheils bin nach wie vor überzeugt, daß der Sprung von 9 auf 3 Monate für die Brennereien an sich und für die Zuckerfabrikation in Verbindung mit der Erhöhung der Steuer einen schweren Rückschlag auf beide Ge-

3. Juli 1869 (§. 315 der Protokolle) war die längste Frist zur Berichtigung fälliger Rüben- und Branntweinsteuer von 9 auf 6 Monate herabgesetzt worden. Den auf Herabsetzung des Zuckersteuerkredits von 9 auf 6 Monate gerichteten Antrag an den Bundesrath des Zollvereins hatte Graf Bismarck selbst gestellt. (Vgl. die Drucksache Nr. 77 des Bundesraths des Zollvereins, Session 1869.) Das oben in Bezug genommene Schreiben des Finanzministers v. d. Heydt datirte vom 10. September 1869. Beantragt war von demselben, einen Beschluß des Bundesraths des Norddeutschen Bundes resp. des Bundesraths des Zollvereins dahin herbeizuführen, daß vom 1. Januar 1870 ab die längste Frist für die Creditirung der Branntweinsteuer und der Rübenzuckersteuer von sechs auf **drei** Monate herabgesetzt werde.

Digitized by Google

werde, und nach den thatsächlich vorhandenen Verhältnissen in erhöhtem Maße auf das erstere üben würde. Die Frage ist überhaupt für mich eine entschiedene, da ich mich nicht an einem Geschäftsbetriebe betheiligen kann, der innerhalb dreier Monate eine erledigte Sache von dem entgegengesetzten Prinzipe aus in Anregung bringt.

Endlich hat die von dem Herrn Finanzminister vorgeschlagene Maßregel, abgesehen davon, daß sie eine palliative ist, den politischen Fehler, ausschließlich diejenigen Gewerbe zu treffen, deren Vertreter uns in den finanziellen Fragen im Ganzen unterstützt haben und deren Unterstützung wir auch ferner bedürfen. Ich halte aber vom Standpunkte der inneren Politik für ebenso verwerflich wie die Palliativmittel den Mangel an Energie und Festigkeit in Durchführung einmal gefaßter Pläne und das Opfern derjenigen Interessen, von deren Vertretern weniger Widerstand zu erwarten ist, weil sie im Ganzen mit der Regierung zu gehen pflegen.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich, diese meine Auffassung dem Herrn Finanzminister und dem Staatsministerium, vor allem aber dem Herrn Minister der landwirthschaftlichen Angelegenheiten darlegen zu wollen." [1])

86.

2. Oktober 1869, **Varzin. Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betreffend eine Beschränkung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer und die Rübenzuckersteuer. Inopportunität einer solchen Maßregel.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich auf das Schreiben vom 10. v. M.[2]) zu erwidern, daß ich es nicht für zulässig halte, eine Beschränkung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer und die Rübenzuckersteuer von sechs auf drei Monate bei dem Bundesrath des Norddeutschen Bundes bezw. des Zollvereins zu beantragen.

[1]) Vorstehendes, dem Finanzminister Freiherrn v. d. Heydt mitgetheiltes Schreiben giebt demselben Veranlassung, sich der Versicherung Sr. Majestät des Königs in Betreff der Fortdauer des Allerhöchsten Vertrauens zu vergewissern. Vgl. die folgende Urkunde, welche das Schreiben enthält, welches Graf Bismarck an den Finanzminister in Erwiderung auf seine Anregung direkt gerichtet hat. Frhr. v. d. Heydt wurde auf seinen wiederholt ausgesprochenen Wunsch unterm 26. Oktober 1869 von der Leitung des Finanzministeriums entbunden. An seine Stelle trat der Minister Camphausen.

[2]) Vgl. Urk. 85 Note 2.

Ich vermag nicht anzuerkennen, daß in der thatsächlichen Lage, welche vor wenig mehr als vier Monaten das Königliche Staatsministerium veranlaßte, sich gegen die von Ew. Excellenz befürwortete Beschränkung jener Kreditfristen auf drei Monate auszusprechen, eine Aenderung eingetreten sei. Schon damals wurde erwogen, daß bei der Abmessung der Kreditfristen für die inneren Steuern wesentlich andere, auf den gegebenen Verkehrsverhältnissen beruhende Momente in Betracht kämen, als bei der Abmessung der Kreditfristen für die Eingangsabgaben, und schon damals waltete über die ungünstige Finanzlage Preußens ein Zweifel nicht ob. Verkehrsverhältnisse, wie solche bei der vorliegenden Frage in Betracht kommen, pflegen sich überhaupt nicht in wenigen Monaten zu ändern, und daß die Lage der Branntweinbereitung oder der Rübenzuckerfabrikation seit dem Juni d. J. eine Aenderung erfahren hätte, welche eine weitere Beschränkung der damals bereits beschränkten Kreditfrist begründen könnte, ist weder von Ew. Excellenz behauptet worden, noch aus sonstigen Wahrnehmungen zu entnehmen. Daß die finanzielle Lage Preußens sich heute noch ungünstiger darstellt, als damals, und daß aus diesem Grunde eine weniger schonende Behandlung der Gewerbetreibenden ein Gebot staatlicher Nothwendigkeit sei, wird von Seiten Ew. Excellenz nicht behauptet.

Unter solchen Umständen würde ich es mit der Stellung der preußischen Regierung weder dem eigenen Lande, noch den anderen betheiligten Regierungen gegenüber für vereinbar halten, die Abänderung eines soeben gefaßten, kaum zur Ausführung gebrachten Beschlusses zu beantragen. Ich denke dabei keineswegs an die Beschwerde, welche ein solcher Antrag im Lande hervorrufen, und an die Bedenken, welche er bei einigen Regierungen finden würde. An Beschwerden und Bedenken dieser Art muß jede Regierung gewöhnt sein. Ich bin aber der Ansicht, daß eine Regierung vor allen Dingen sich selbst schuldig ist, den Anschein unüberlegter Beschlüsse von sich fern zu halten, und ich fürchte, daß wir diesen Vorwurf nicht würden von uns ablehnen können, wenn wir heute, ohne den nicht zu führenden Nachweis veränderter Verhältnisse, die Abänderung einer Maßregel beantragten, welche vor vier Monaten auf unseren eigenen Antrag getroffen worden ist.

Nur in einer Beziehung würde ich glauben, Ew. Excellenz Wünschen entgegenkommen zu können. Bei den Berathungen des Königlichen Staats-

Digitized by Google

ministeriums im Juni d. J. hat, soviel ich weiß, nirgends die Absicht vorgewaltet, mit der Beschränkung der Kreditfrist von neun auf sechs Monate eine Verlängerung der Kreditfrist für diejenigen Beträge zu verbinden, welche an Branntweinsteuer bis Ende September und an Rübenzuckersteuer bis Ende August fällig werden. Die Fassung der Beschlüsse der beiden Bundesräthe,[1]) aus welchen diese Verlängerung herzuleiten ist, ist nicht von Preußen beantragt, sondern von den zuständigen Ausschüssen, übrigens ohne Widerspruch des Ew. Excellenz Ministerium angehörenden Mitgliedes derselben, vorgeschlagen worden. Soviel mir bekannt, ist dieser Vorschlag weniger aus sachlichen Erwägungen, als aus der Analogie des wegen der Zollkredite gefaßten Beschlusses hergeleitet worden. Rücksichtlich der Rübenzuckersteuer hat er für Preußen keine finanzielle Bedeutung; rücksichtlich der Branntweinsteuer ist diese Bedeutung allerdings vorhanden. Ich würde daher, sofern Ew. Excellenz Werth darauf legen, eine Aenderung der gefaßten Beschlüsse dahin zu beantragen bereit sein, daß die kreditirten Beträge an Branntweinsteuer und an Rübenzuckersteuer für die im Rechnungsjahre abgelaufene Betriebsperiode, also bis einschließlich der Beträge für September bezw. August, bis zum Jahresschluß eingezahlt werden müssen.

Ich erlaube mir dieser vom Standpunkte der Bundesverwaltung gegebenen Erklärung die Bemerkung anzuschließen, daß die Beschlußnahme über die politische Nothwendigkeit, dem Landtage und der Oeffentlichkeit über die Differenz zwischen den dauernden Einnahmen und den dauernden Bedürfnissen des preußischen Staates rückhaltlose und durchsichtige Mittheilungen zu machen, nicht der Bundesverwaltung, sondern dem Königlich preußischen Staatsministerium obliegt, und daß ich mich deshalb einer Aeußerung über diese Seite der Frage enthalte."[2])

[1]) Scil. des Norddeutschen Bundes und des Zollvereins.

[2]) In einem Schreiben vom 6. März 1870 kam der Finanzminister Camphausen auf die Anregung seines Amtsvorgängers zurück; Graf Bismarck theilte den Antrag zunächst dem Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow mittelst Schreibens vom 16. März 1870 mit. Eigenhändiger Schlußsatz dieses Schreibens: „Bevor ich dem Herrn Finanzminister antworte, habe ich das Bedürfniß, Ew. Excellenz Auffassung vom Standpunkte Ihres vorzugsweise von der Maßregel berührten Ressorts zu kennen." Der gedachte Minister erhob gegen die Maßregel lebhafte Bedenken (Schreiben vom 22. März 1870).

Digitized by Google

87.

5. November 1869, **Varzin. Vertraulicher Brief an den Finanzminister Camphausen, betreffend den Konflikt des Obersten von Stoffel auf dem Bahnhofe in Hamburg und die zollamtliche Revision des Gepäcks der Reisenden. Antrag auf Beseitigung der hierbei zu Tage getretenen Mißstände.**

„In meinem Schreiben vom heutigen Tage, betreffend den Konflikt zwischen dem Obersten von Stoffel und den Zollbeamten auf dem Bahnhofe in Hamburg[1]) habe ich Veranlassung gehabt, der Wahrnehmungen zu erwähnen, die mir über barsches Wesen und übertriebene Peinlichkeit bei Revision des Handgepäcks mitgetheilt worden sind. Es sind namentlich Fälle zu meiner Kenntniß gebracht worden, in denen die revidirenden Beamten den Inhalt der Behältnisse so vollständig herausgerissen, daß es dem Reisenden in der Eile der Eisenbahnverkehrzüge kaum möglich blieb, die Gegenstände wieder einzupacken. Aus eigner Erfahrung kann ich bestätigen, daß in keinem europäischen Lande, das ich betreten habe, in neuerer Zeit auch in England nicht mehr, die Revision des Gepäcks gewöhnlicher Reisender mit solcher Peinlichkeit betrieben wird wie bei uns, und daß der Ruf der Höflichkeit und der sachkundigen Vermeidung zweckloser Belästigung des Publikums, der die Zollvereinskontrole noch bis 1849 auszeichnete, uns seitdem mehr und mehr verloren geht. Besonders lästig und irritirend für den Reisenden und zugleich inconsequent ist die Revision des Handgepäcks, von der zum Befühlen der Taschen und Entkleiden nur ein Schritt ist. Dazu kommt, daß der Ertrag von zollpflichtigen Gegenständen, welche in Handgepäck eingeführt worden und eingeführt werden können, gewiß nur ein unbedeutender sein kann im Vergleich mit der Summe, die von eingehenden Gütern überhaupt aufkommt. Gegenstände von geringem Umfange und hoher Steuerpflicht wird der, welcher sie schmuggeln will, eher am Leibe als im Handgepäck verbergen.

[1]) Der französische Militärbevollmächtigte Oberst von Stoffel, mit der Lokalität und der Zollkontrole auf dem Bahnhof in Hamburg unbekannt, wollte auf die Kasse zugehen, als ihn daran ein Zollbeamter mit derben Worten und mit Anwendung körperlicher Gewalt verhinderte. Seiner Erzählung zufolge stürzte sich in demselben Moment auf seine protestirenden Worte ein anderer Beamter „wie ein Panther" auf ihn, faßte ihn am Kragen und würgte ihn. Alles dies sei von Hause aus in einer so aggressiven und rohen Weise vor sich gegangen, wie ihm noch nirgends in Europa vorgekommen.

Digitized by Google

Ich erlaube mir daher zu Ew. Excellenz Erwägung zu stellen, ob es sich nicht empfiehlt, die Revision des Handgepäcks als Regel ganz aufzuheben, vorbehaltlich des Falls, daß Grund zu dem Verdacht einer Defraudation vorhanden ist." [1])

88.

4. Dezember 1869. Aufzeichnung des Geheimen Regierungsraths Wehrmann, betreffend eine Aeußerung des Grafen Bismarck über die Benutzung der Post zu einer Anstalt für Lebensversicherung, Altersversorgung und Sparkassen.

„Auf die Bemerkung des Unterzeichneten, daß für das Wohl und die Besonnenheit der arbeitenden Klasse günstig gewirkt werden könne, wenn die Post des Norddeutschen Bundes, ähnlich wie in England, zu einer Anstalt für Lebensversicherung und Altersversorgung, event. auch als Sparkasse benutzt würde, erklärte Se. Excellenz: er werde gern einen solchen Plan annehmen, wenn er ihm vorgelegt werde; zur eignen Bearbeitung desselben habe er keine Zeit. Se. Excellenz überließ dem Unterzeichneten, dem Generalpostdirektor von Philipsborn dies mitzutheilen, was heute durch Privatbrief geschehen ist."

89.

11. Dezember 1869. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Nachtheile aus der Zersplitterung der deutschen Bahnen, Erstrebung einheitlicher Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr und gleichmäßiger billiger Tarife.**

„Eurer Excellenz Bestreben, für die Belebung des Eisenbahnbetriebs

[1]) Der Finanzminister Camphausen nimmt Anstand, sich für eine soweit gehende Neuerung auszusprechen. Es empfehle sich, die Revision des Handgepäcks der Reisenden als Regel beizubehalten. „Da ich indeß in Uebereinstimmung mit Ew. Excellenz ebenfalls glaube, daß in Bezug auf die Revision des Handgepäcks bei den preußischen wie überhaupt den vereinsländischen Zollstellen mit größerer Peinlichkeit verfahren wird, als in anderen Staaten und als es durch das Zollinteresse bedingt erscheint, so habe ich nicht Anstand genommen, die abschriftlich angeschlossene Verfügung an die betheiligten Provinzialsteuerbehörden zu erlassen, wodurch, wie ich nicht zweifle, für den Verkehr der Reisenden eine wünschenswerthe Erleichterung wird herbeigeführt werden." (Schreiben vom 13. Dezember 1869.) —

Zufolge Schreibens des Geheimen Legationsraths Bucher vom 3. Dezember 1869 wünscht Graf Bismarck die Ansicht des Bundeskanzler-Amts darüber zu hören, ob es zweckmäßig sei, das Privilegium der Preußischen Bank zu erhalten.

Digitized by Google

neue Wege zu finden, hat bei der Diskussion über den Etat des Handelsministeriums eine neue Gelegenheit seiner Bethätigung gefunden. Um so gewisser darf ich hoffen, daß Eure Excellenz mit mir darüber einverstanden sein werden, daß es sich empfiehlt, die Bestimmungen in Art. 42—45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes[1]) für die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs in höherem Maße als bisher zu verwerthen. Von der Befugniß, welche dort dem Bunde verliehen ist, hat man bisher meines Wissens — abgesehen von einem einzelnen, die Benutzung der Cölner Rheinbrücke betreffenden Fall[2]) — noch keinen Gebrauch gemacht. Uebelstände, welche durch die Zersplitterung der deutschen Eisenbahnen unter zahlreiche Staats- und Privat-Verwaltungen entstanden sind, und welche früher nur im Wege

[1]) Die genannten 4 Artikel lauten:

Artikel 42.

Die Bundesregierungen verpflichten sich, die im Bundesgebiete belegenen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Artikel 43.

Es sollen demgemäß in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Der Bund hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.

Artikel 44.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Uebergangs der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Artikel 45.

Dem Bunde steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Derselbe wird namentlich dahin wirken:

1) daß baldigst auf den Eisenbahnen im Gebiete des Bundes übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden;
2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

[2]) Dieser Fall ist identisch mit der in Urkunde 83 mitgetheilten Differenz, betreffend die Weigerung der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zur Durchführung der Züge der Kreienser Route auf der Strecke von Mülheim a. Rh. bis Cöln.

Digitized by Google

der Verhandlungen mit den verschiedenen Staatsregierungen resp. den einzelnen Eisenbahngesellschaften beseitigt werden konnten, würden jetzt durch sachkundige Handhabung der allegirten Verfassungsartikel leichter zu heben sein, so daß die Eisenbahnen des Bundesgebiets in der That wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, mit übereinstimmenden Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, mit ineinander greifenden Fahrplänen, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr, und mit möglichst gleichmäßigen billigen Tarifen,[1]) namentlich auch für landwirthschaftliche Produkte, Salze und Dungmaterialien. Ich meine, daß das Interesse des preußischen, wie des allgemeinen deutschen Verkehrs uns mahnt, die Mittel nicht unbenutzt zu lassen, welche die Bundesverfassung uns in der gedachten Beziehung bietet. Eure Excellenz, als Chef der preußischen Eisenbahnverwaltung, sind besser im Stande als ich, zu übersehen, welche Wege einzuschlagen sind, um die Mittel, welche die Bundesverfassung der Krone Preußen darbietet, im Interesse der materiellen Entwickelung und der nationalen Konsolidation Deutschlands angemessen zu verwerthen. Als Mitglied des Staatsministeriums habe ich das Bedürfniß, mich hierüber im preußischen Interesse zu informiren und mit dem Königlichen Staatsministerium zu erwägen, ob und welche Anträge etwa an die Bundesverwaltung zu stellen sind. Eure Excellenz ersuche ich daher, Ihre Ansicht über den Gegenstand mir so bald als thunlich mitzutheilen."[2])

90.

16. Dezember 1869. **Privateingabe des Besitzers des Rittergutes Varzin an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wünschenswerthe Abänderung des Flößerei-Reglements für die Wipper. Benachtheiligung der Industriellen durch die einseitige Beförderung der Flößereiinteressen. Bedeutung der Flößerei auf der Wipper. Umschwung der Holzverwerthung seit der Einführung neuer Fabrikbetriebe an der Wipper. Abwägung der wirthschaftlichen Vortheile. Die Einführung ge-**

[1]) Vgl. hierüber Urkunde 114 und 119.

[2]) Welche Stellung der Handelsminister Graf Itzenplitz zu der vorstehenden Anregung einnahm, erhellt aus der Urkunde 91.

Digitized by Google

eigneter Fabrikbetriebe auf dem Lande, ein Mittel zur Einschränkung der Auswanderung. Unverträglichkeit der uneingeschränkten Flößerei mit dem Fabrikbetriebe.

„Das Reglement über die Flößerei auf der Wipper und Grabow vom 27. November 1849, revidirt den 22. Januar 1862, enthält im §. 5 die Bestimmung, daß die Holzflößer, der Natur des Privateigenthums an diesen Grundstücken und Gewässern entsprechend, das Ufer des Flußes ohne Zustimmung des Uferbesitzers nicht betreten dürfen, außer an gewissen polizeilich bestimmten Stellen. Seit einiger Zeit werden auf Antrag der Holzhändler aus Rügenwalde von der Königlichen Regierung in Cöslin Erörterungen wegen Abänderung dieser Bestimmung gepflogen. Der Fabrikbesitzer Behrend, welcher innerhalb des Areals meines Ritterguts Varzin eine bedeutende Holzpappenfabrik, basirt auf die Wasserkraft des Wipperflusses angelegt hat und ähnliche Anlagen in noch größerem Umfange herzustellen beabsichtigt, zeigt mir an, daß er besorgt ist, der kürzlich eröffnete Betrieb dieser Fabrik habe nach der einseitigen Vertretung, welche das Flößereiinteresse bei der Königlichen Regierung in Cöslin finde, empfindliche Störungen zu gewärtigen. Er habe eine Besprechung darüber mit dem Präsidenten der Königlichen Regierung in Cöslin, Herrn von Götze gehabt und von demselben gehört, der Antrag der Regierung auf Erlaß eines neuen Reglements, durch welches unter Andern den Holzflößern der Mitgebrauch der Ufer zu gestatten, liege jetzt den Ministerien in Berlin zur Entscheidung vor; die Regierung befinde sich nicht in der Lage, die Nachtheile, welche den Industriellen durch Betriebsstörung aus der Flößerei erwüchsen, zu mildern, da die letztere als ein allgemeines, die Industrie dagegen nur als ein Privatinteresse zu betrachten sei; mit Privatinteressen habe die Regierung sich nicht zu befassen, das sei Sache der Gerichte; er verhehle indessen nicht, daß auch auf dem Rechtswege eine Einschränkung der empfindlichen Nachtheile, deren Eintreten er vollständig zugab, nicht zu erwirken sein dürfte.

Diese Auffassung des Herrn Präsidenten von Götze überrascht mich in hohem Grade. Wenn Ew. Excellenzen das Gesetz vom 28. Februar 1843, §§. 8 ff. in gleicher Weise auslegen sollten, so würden die Interessen der Uferbesitzer, der Mühlen und Fabriken auf der Wipper und der Forsten

Digitized by Google

an derselben schwer, und wie mir scheint, in Widerspruch mit den Grundsätzen gerechter Verwaltung bedroht sein. Ich erlaube mir daher, Ew. Excellenzen über die örtlichen Verhältnisse, um welche es sich handelt, nähere Mittheilung zu machen, in der Absicht, vor der Entscheidung über die vorliegenden Anträge eine sachliche Prüfung derjenigen Interessen herbeizuführen, welche von der Königlichen Regierung in Cöslin nach den Aeußerungen des dortigen Herrn Präsidenten außer Acht gelassen und als aussichtslos auf den Rechtsweg verwiesen sind.

Die Flößerei auf der Wipper ist nicht mehr von großer Bedeutung, da die oberhalb liegenden Forsten von haubaren Beständen meistens entblößt sind. Auch hat die Flößerei nur eine sehr mäßige Rente von dem Forstboden der Gegend begründet, indem noch heut Kiefernholz am Stromufer nur einen Preis von 2 Thlrn. pro Klafter erhält, von welchem 10 Sgr. Schlaglohn und 15 bis 30 Sgr. Fuhrlohn, letzteres bei einer Meile Entfernung von Strome, abgehen. Als ich Varzin kaufte, war deshalb mein Bemühen darauf gerichtet, eine bessere Verwerthung des Holzes herbeizuführen, und die Anlegung von Holzpappenfabriken in großen Dimensionen, mit einer Produktion von ca. 100 Ctrn. Pappe pro Fabrik täglich, mit Maschinen, welche die Wipper mit 175 bis 300 Pferdekraft, je nach der Stauhöhe, zu treiben vermag, verspricht das gewünschte Resultat zu erzielen, so daß die Waldbesitzer der Umgegend auf diese Unternehmungen die Hoffnung auf vollständigen Umschwung in den Absatzverhältnissen ihrer Hölzer begründen.

Wenn, wie ich hoffe, in wenigen Jahren drei solche Fabriken zunächst an der Wipper und innerhalb des Varziner Areals in Betrieb sind, so werden dieselben beträchtlich mehr Holz verarbeiten, als jetzt jährlich auf der Wipper verflößt wird. Dieselben werden mit Vorliebe jüngere Hölzer, welche jetzt gar nicht verwerthet werden können, konsumiren und werden also zum Nutzen der Forstbesitzer die Einführung kürzerer Umtriebsperioden gestatten und auf diese Weise eine erträgliche Rente von dem in jener Gegend vorherrschenden Kieferboden zu ziehen möglich machen. Diese Erwartung hat in dem bereitwilligen Entgegenkommen aller Waldbesitzer der Umgegend durch hülfreiche Förderung der neuen, aus dem Erzgebirge dorthin übersiedelten Industrie ihren Ausdruck bereits gefunden. Die Fabriken werden in einer industriearmen Gegend hunderten von Ar-

Digitized by Google

beitern Beschäftigungen gewähren, welche erheblich höhere Löhne abwerfen, als die gewöhnlichen landwirthschaftlichen Arbeiten, und hierin liegt meines Erachtens eins der Mittel gegen die Tendenz zum Auswandern, von welcher, aus leicht erkennbaren Gründen, die industrielosen Gegenden Norddeutschlands am Meisten heimgesucht sind. Die neuen Anlagen werden bei der hohen Rentabilität, welche die jetzigen Preise der Pappe in Aussicht stellen, bald zahlreiche ähnliche auf den andern pommerschen Flüssen ins Leben rufen und es scheint mir nicht zweifelhaft, daß die Entwickelung einer solchen Industrie in Hinterpommern, ähnlich der im Erzgebirge seit zehn Jahren bestehenden, sowohl vom gewerblichen, als vom forstwirthschaftlichen Standpunkte betrachtet, mindestens ebensosehr als im öffentlichen Interesse liegend angesehen werden muß, wie die verhältnißmäßig unbedeutende Flößerei auf der Wipper, welche auch nichts anderes bezweckt, als eine viel unvollkommenere Verwerthung des Holzes der benachbarten Privatforsten. Schon die einzige bisher bei Varzin hergestellte Holzschleiferei bedingt, bei einem Verbrauche von nur 12 bis 1500 Klafter Holz, mit einem Anlage- und Betriebskapital von etwa 80000 Thlrn., einen um das sechsfache stärkeren Geldumsatz, als die gesammte Flößerei der Wipper im Durchschnitt der letzten Jahre, obschon dieser Durchschnitt in Folge gänzlicher Devastation sehr umfangreicher Forsten ein viel höherer ist, als er nachhaltig sein kann.

Ew. Excellenzen brauche ich nicht darzulegen, wie sehr eine auf Wasserkraft basirte große Fabrik leidet, wenn ihr Betrieb jeden Tag stundenlang durch Oeffnung der Schleusen für den Durchlaß geringer Quantitäten von Floßholz unterbrochen werden kann. So lange die Holzflößer nach §. 5 des jetzigen Flößereireglements Rücksicht auf den Uferbesitzer nehmen müssen, damit er ihnen bei dem Betreten der Ufer in billiger Weise entgegenkommt, werden sie geneigt sein, ihre Flößerei so einzurichten, daß auch die Fabrikthätigkeit des Mühlenbesitzers möglichst kurze Zeit unterbrochen werde, indem sie sich namentlich über bestimmte Tage zum Durchlassen und vorgängige Ansammlung größerer Holzmassen oberhalb der Schleusen verständigen. Wenn dagegen das Reglement nur zum Nachtheil der Ufer- und Mühlenbesitzer geändert würde, so würde sich schwerlich ein Unternehmer finden, der es wagen würde, sein Kapital in neuen Fabriken an der Wipper anzulegen. Mit der Erlaubniß, die Grundstücke der Uferbesitzer zu betreten, würde, abgesehen von dem Eingriffe in das Eigenthum, den sie enthielte,

Digitized by Google

jeder Schutz der Forsten und Wiesen gegen die Flößer unmöglich werden, nachdem er schon jetzt sehr schwierig geworden ist.

Ew. Excellenzen wollen hieraus entnehmen, wie beträchtliche Interessen sich an eine Abänderung des §. 5 l. c. knüpfen, und trage ich darauf an, anzuordnen, daß vor der Entscheidung über die Anträge der Kaufmannschaft in Rügenwalde kommissarische Verhandlungen mit den Interessenten der Wippermühlen, sowie mit den Grundbesitzern gepflogen werden, zu deren Privateigenthum die Wipper mit ihren Ufern und ihrem Wasser gehört.

Gegen jede Verfügung über mein Eigenthum ohne meine Zustimmung oder ohne vorgängige volle Schadloshaltung lege ich unter Bezugnahme auf Art. 9 der Verfassungsurkunde, welcher den etwa abweichenden Bestimmungen des Gesetzes von 1843 derogirt, Verwahrung ein." [1])

91.

10. Januar 1870. **Schreiben an den Kanzler des Norddeutschen Bundes, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Erwerbung von Sympathien des Bundes durch Fortschritte im Eisenbahnwesen.**

„Als Vorsitzender des preußischen Staatsministeriums habe ich im Interesse des preußischen Eisenbahnverkehrs den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Grafen von Itzenplitz durch das abschriftlich beifolgende Schreiben vom 11. Dezember v. J. [2]) darauf aufmerksam gemacht, daß es sich empfehlen dürfte, die Bestimmungen in Art. 42 bis 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes [3]) für die Entwickelung des Norddeutschen Eisenbahnverkehrs in höherem Maße als bisher zu verwerthen. Ich erbat mir dabei seinen Rath darüber, welche Wege zu diesem Behufe einzuschlagen seien.

In dem abschriftlich beifolgenden Antwortschreiben erkennt der genannte Herr Minister die Bedeutung der in Gemäßheit der Anträge des Königlichen Handelsministeriums seiner Zeit in die Bundesverfassung aufgenom-

[1]) Die beabsichtigte Abänderung des Flößereireglements für die Wipper unterbleibt.

[2]) Vgl. Urkunde 89.

[3]) Vgl. S. 141 Note 1.

Digitized by Google

menen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen in vollem Maße an, hebt hervor, daß der Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen schon in vieler Beziehung das leiste, was durch Anwendung der Bundesverfassungs-Bestimmungen zu erreichen wäre, und empfiehlt:

1. den „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Eisenbahnen“ obligatorische Geltung für die Bahnen des Norddeutschen Bundes zu verschaffen;
2. die „Allgemeinen Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes vom 1. Juli 1868“ als Bahnpolizei-Reglement des Norddeutschen Bundes, sowie
3. das „Reglement für den Vereins-Güter- und Personenverkehr vom 1. März 1865“ als Bundes-Betriebsreglement zu adoptiren;
4. bei den Bundesregierungen darauf hinzuwirken, daß sie bei neuen Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung und Abänderung der Fahrpläne sich vorbehalten, desgleichen
5. in die Statuten die Verpflichtung aufnehmen, auf Verlangen der Staatsregierung bei größeren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koaks und event. der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen, während das Mittel, die Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung zu niedrigen Tarifen zu zwingen, bedenklich erscheine;
6. die Bildung eines besonderen Eisenbahnausschusses bei dem Bundesrath in Erwägung zu ziehen.

Wenn von preußischem Standpunkte aus ein Interesse vorliegt, durch Ausführung der gedachten Bestimmungen der Bundesverfassung die Entwickelung des preußischen Eisenbahnverkehrs in seinen Beziehungen zu dem der übrigen Bundesstaaten zu fördern, so wird dem Bunde neben dieser Aufgabe der Beruf obliegen, von den Befugnissen, welche die Verfassung ihm gewährt, jeden Gebrauch zu machen, welcher geeignet ist, die nationalen Sympathieen für die Bundesinstitutionen zu kräftigen. Jede Befriedigung berechtigter Wünsche des Publikums, jede Abstellung allgemein empfundener Uebelstände im Betriebe einzelner oder mehrerer Bahnen, jede Erleichterung des Verkehrs, welche dem Bunde beizumessen ist, wird gerade im Gebiete des Eisenbahnverkehrs von der Gesammtheit der Bevölkerung

Digitized by Google

täglich und unmittelbar empfunden und dem Bunde gedankt werden. Derselbe ist durch die in Abschnitt VII der Verfassung enthaltenen Bestimmungen befähigt, sich und seinen Institutionen in weiten Kreisen, und namentlich in solchen, wo sie bisher fehlen, lebhaftere Sympathien zu erwerben.

Aus diesen Gründen ersuche ich Eure Excellenz, den Gegenstand im Schoße der Bundesverwaltung baldigst in Erwägung zu ziehen." [1])

92.

21. Januar 1870. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Provinz Pommern. Vereinfachung des Betriebes auf den dortigen Bahnen.**

„Ew. Excellenz entwickeln in dem Schreiben vom 17. d. M. den Gedanken, den Bau von Zweigbahnen in der Provinz Pommern [2]) provinziell zu behandeln, das System billiger s. g. sekundärer Bahnen dabei anzuwenden und Subventionen aus der Staatskasse à fond perdu dafür zu geben.

Ich kann dieser Idee nur beipflichten, in der Hoffnung, daß sie sich fruchtbar erweisen werde, um dem Küstenlande zwischen Oder und Weichsel

---

[1]) Im Jahre 1870 erfolgt darauf die Emanation des Betriebs- und des Polizei-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde. Vgl. auch die Urkunde 93 und die Schlußnote dazu. — —

Wir lassen nachstehend einen Auszug aus einem in der Kölnischen Zeitung vom 19. Januar 1870 (Nr. 19) veröffentlichten Schreiben des Grafen Bismarck an den außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister von China, Herrn Burlingame folgen, welches die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und China berührt. „Wenn die (scil. chinesische) Regierung, ungestört durch innere Zwistigkeiten und auswärtige Konflikte, die Energie konzentrirt auf die weitere Entwickelung der unerschöpflichen Hülfsmittel des Landes, so wird die heimische Industrie zugleich mit dem Handel nach außen hin sich entfalten, und die wachsende Wohlfahrt, man darf das Vertrauen hegen, wird die Macht der Regierung stärken sowie ihren Entschluß, die Politik des thätigen Verkehrs, der Freundschaft und des gegenseitigen Vertrauens zu fremden Nationen zu pflegen, welche Ihre Mission inaugurirt hat. Auf Grund dieser Voraussetzungen wird der Norddeutsche Bund stets bereit sein, seine Haltung in Einklang zu bringen mit den Erfordernissen jener Autorität, deren Schwächung an Ausdehnung und intensiver Kraft unberechenbare Folgen haben, sicherlich aber das Gegentheil bewirken würde von dem, was die Interessen der westlichen Mächte verlangen in Ausbreitung der Handelsbeziehungen und der Civilisation."

[2]) Vgl. Urkunde 84.

Digitized by Google

die Verbindungen zu verschaffen, welche ihm fehlen, die zwischen der See und dem Hinterlande. Bisher gehen daselbst vier Verbindungslinien parallel der Küste, die Stolper Bahn, die Ostbahn, die neue Conitzer Linie und die Kanalschiffahrt, welche alle nur dem Verkehr nach der Hauptstadt zu Gute kommen, für den Aufschluß des Hinterlandes und die Hebung der Küstenstädte aber wenig wirken. Die Herstellung von Querbahnen, welche das Hinterland mit der Küste und den großen Bahnlinien verbinden, wird erst die Produkte des Landes den natürlichen Absatzpunkten, den so nahe gelegenen und bisher kaum nutzbaren Seehäfen lebhafter zuführen.

Die Rücksicht auf die augenblickliche Finanzlage des Staates wird es empfehlen, zur Gewinnung der Mittel für Staatssubventionen Ersparnisse in den Ausgaben für Eisenbahnen der Provinz Pommern nachzuweisen, und ich erlaube mir Ew. Excellenz Erwägung die Frage zu empfehlen, ob sich durch weitere Vereinfachung des Betriebsplanes auf den pommerschen Bahnen [1]) nicht Ersparnisse erzielen lassen, welche im Interesse der Provinz für die Herstellung neuer Bahnlinien nutzbar gemacht werden könnten. Mir scheint, daß in einer verkehrsarmen Gegend das Publikum an die Zahl der abzulassenden Züge nicht dieselben Ansprüche machen kann, wie auf Linien, deren Rentabilität durch den Verkehr gesichert ist, und daß Kultur- und Meliorationsbahnen nicht dieselben Aufgaben haben, wie diejenigen, welche Trägerinnen eines bereits vorhandenen, auf dem schon entwickelten Reichthum des Landes basirten Verkehrs sein sollen.

Auf das Detail der von Ew. Excellenz erwähnten Bahnlinien einzugehen, behalte ich mir vor bis zur Vorlage einer näheren Ausarbeitung über das zu erstrebende Bahnnetz und über die Kosten solcher sekundärer Bahnen. Ein gutes Beispiel billigen Baues soll die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn liefern und werde ich Ew. Excellenz dankbar sein für eine Mittheilung der dort gemachten Erfahrungen." [2])

---

[1]) Vgl. hierüber auch die Urkunde 84.

[2]) Trotz der entgegenkommenden Stellung, welche der Handelsminister dieser Anregung des Grafen Bismarck gegenüber an den Tag legte, läßt sich das von demselben befürwortete Projekt der Errichtung von Zweigeisenbahnen in der Provinz Pommern zunächst nicht verwirklichen. Vgl. auch die folgende Urkunde.

Digitized by Google

93.

24. Januar 1870. **Schreiben an den Ministerialdirektor Weishaupt, betreffend die Nothwendigkeit weiterer Frachtermäßigungen auf den pommerschen Eisenbahnen und die wirksamere Handhabung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Hiermit zu erreichende politische Vortheile.**

„In dem Schreiben vom 19. d. M., welches der Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Wehrmann mir vorlegte, haben Eure Hochwohlgeboren demselben mitgetheilt, daß für Phosphorit bereits der 1 Pfennigtarif mit 2 Thlrn. Expeditionsgebühr auf der Hinterpommerschen Bahn besteht, während für Düngesalz noch $1^{33}/_{100}$ Pf. pro Centner und Meile nebst 1 Thlr. Expeditionsgebühr für 100 Centner auf allen Privatbahnen erhoben wird, dessen Ermäßigung auf den 1 Pfennigtarif der Staatsbahnen bei sich darbietender Gelegenheit erstrebt werden solle. Auf die Ermäßigung des Satzes von $1^1/_2$ Pfennig nebst 6 Pfennig Zuschlag, unter welchem andere künstliche Düngemittel noch leiden, werde zunächst hinzuwirken sein, doch werde einige Zeit nach Einführung des neuen Tarifs vergehen müssen, bevor an das Direktorium der pommerschen Bahnen mit weiteren Anforderungen herangetreten werden könne, was namentlich auch für die hohen Frachtsätze von Roheisen und Stangeneisen gelte.

Ich begrüße die Aussicht auf diese Fortschritte im Interesse der Landwirthschaft mit aufrichtigem Danke, aber als eine „Abschlagszahlung".

Ich möchte Eure Hochwohlgeboren gern überzeugen, daß der Norddeutsche Bund seine Aufgabe bezüglich der Eisenbahnen, aus politischen Gründen ebensowohl, wie aus wirthschaftlichen, von Hause aus allgemeiner und durchgreifender anfassen sollte.

Ich erlaubte mir Eurer Hochwohlgeboren die Gesichtspunkte, welche mich dabei leiten, bei unserer letzten Besprechung mündlich darzulegen. Unbeschadet der sonst erreichbaren Besserung einzelner Tarifpositionen im Wege der Verhandlung mit den betreffenden Bahnverwaltungen, wäre die kräftige Handhabung der gesammten Befugnisse des Norddeutschen Bundes nach Art. 42—45 der Bundesverfassung [1]) von vorn herein ins Auge zu fassen. Ich halte diesen Weg nicht nur für den, welcher die

[1]) Vgl. S. 141 Note 1.

Digitized by Google

Verkehrsinteressen schneller und allgemeiner fördert, sondern glaube auch, daß der Bund sich durch Wohlthaten, welche im Verkehr täglich sichtbar werden, den Dank des Publikums erwerben, die Anhänglichkeit an seine nationale Politik fördern sollte.

Eurer Hochwohlgeboren würde ich sehr verbunden sein, wenn Sie mir in der angegebenen Richtung Vorschläge zur wirksameren Handhabung der Bundesgewalt zu entwickeln die Güte hätten." [1])

26. Januar 1870. Der Ministerpräsident erklärt sich dem Handelsminister Grafen Itzenplitz gegenüber damit einverstanden, „daß die Verhandlungen wegen Ausführung des Nord-Ostsee-Kanalprojekts unter Leitung und auf Kosten der Regierung unter Mitwirkung der dabei interessirten Staaten des Norddeutschen Bundes wieder aufgenommen werden." [2])

9. Februar 1870. Graf Bismarck ersucht den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, ihm zu seiner Beruhigung mitzutheilen, „ob seitens der Regierung für die Unterbringung der Abgebrannten zu Havelberg in heizbaren Räumen genügend gesorgt ist und ob etwa ein Kommissarius der Regierung in Potsdam sich sogleich an Ort und Stelle begeben hat, um die nöthigen Maßregeln zu treffen." [3])

---

[1]) Der Ministerialdirektor Weishaupt erwidert dem Grafen Bismarck, die versuchsweise auf der Hinterpommerschen Bahn eingeführte Frachtermäßigung für Getreide sei inzwischen auf Kartoffeln und Hülsenfrüchte ausgedehnt worden. Wegen gleichmäßiger Normirung des Frachtsatzes für Dungstoffe auf den bereits für Phosphorit bewilligten niedrigsten Satz schwebten die Verhandlungen mit dem Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft noch. In Betreff einer wirksameren Handhabung der Bundesgewalt im Eisenbahnwesen sei er in Gemäßheit der von dem Grafen Bismarck erhaltenen mündlichen Eröffnungen unverzüglich an die praktische Lösung der Frage herangegangen. Dieselbe bestand zunächst in Aufstellung von Entwürfen zu den in den Art. 43 und 45 verheißenen Bahnpolizei- und Betriebsreglements und in zwei weiteren an das Bundeskanzler-Amt gerichteten Vorlagen, betr. die Wagenklassen. Eine zwangsweise Durchführung der Bestimmungen des Art. 45 über möglichste Gleichmäßigkeit in Herabsetzung der Tarife habe sich noch nicht bewirken lassen, eile übrigens auch nicht so sehr als eine Vermehrung der Schienenwege. Vgl. Urkunde 100.

[2]) 6. April 1871. Anfrage an denselben Minister, ob es etwa rathsam erscheine, die Sache „als eine Angelegenheit des Deutschen Reichs zu behandeln". Vgl. auch „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 64.

[3]) Der Minister des Innern erwidert dem Grafen Bismarck, daß behufs Anordnung der erforderlichen Maßregeln zur Unterbringung der Abgebrannten in Havelberg nicht nur ein Kommissarius der Königl. Regierung in Potsdam, sondern auch der Oberpräsident in Person sich dorthin begeben habe. Nach einer eingegangenen Depesche seien sämmtliche Abgebrannte zweckmäßig untergebracht. (Schreiben vom 10. Februar 1870.) — —

Eine Depesche des Grafen Bismarck an den schweizerischen Bundesrath, betr. die Einladung des Norddeutschen Bundes zur Anerkennung des zwischen

Digitized by Google

94.

2. Juli 1870. **Schreiben an den Oberpräsidenten der Provinz Hannover, Grafen zu Stollberg, betreffend den fiskalischen Gesichtspunkt beim Ausbau des Eisenbahnnetzes.**

„Mit Bezug auf den Bericht vom 18. v. M., betreffend das Projekt einer Eisenbahn von Helmarshausen über Uslar und Einbeck nach Kreiensen, beehre ich mich Eurer Erlaucht eine eingezogene Aeußerung des Handelsministeriums vom 8. v. M. in Abschrift zu übersenden und dazu Folgendes zu bemerken.

Sofern das fiskalische Finanzinteresse ein Motiv abgiebt, die Konzessionen für zweckmäßige Eisenbahnlinien zu versagen, halte ich diesen Standpunkt an sich für einen falschen und nur so lange vorübergehend zulässig, als der Landtag und der Reichstag der Regierung für ausfallende Revenuen jeden Ersatz in Form neuer Steuern prinzipiell versagen. So lange muß aber allerdings der Staat, weil er keine seiner Einnahmen entbehren kann, an jeder Revenue, die er hat, mag sie aus bestehenden fehlerhaften Abgaben[1]) oder aus fiskalischem Eigenthum fließen, festhalten. Die nächsten Wahlen werden darüber entscheiden, ob wir aus dieser zweifellos fehlerhaften Position herauskommen können.“ [2])

95.

18. Juli 1870. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Finanzminister Camphausen, betreffend die Gründung von Darlehnskassen.**

„Die Allerhöchst befohlene Mobilmachung der Armee wird auf die Erwerbsthätigkeit des Landes hemmend einwirken, eine Störung des Handels und Verkehrs und dadurch Nothstände herbeiführen, denen möglichst Abhülfe zu verschaffen Pflicht der Regierung ist.

Italien und der Schweiz am 15. Oktober 1869 in Betreff der Gotthardbahn abgeschlossenen Vertrags, findet sich abgedruckt in der Köln. Ztg. Nr. 88 vom 29. März 1870, zweites Blatt.

[1]) Einen ähnlichen Gedankengang entwickelte Fürst Bismarck in der Reichstagssitzung vom 1. Mai 1872, wo es sich um die Aufhebung der Salzsteuer handelte. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 67.

[2]) Vgl. auch Urkunde 96.

Digitized by Google

Als eine Maßregel zur Milderung solcher Bedrängnisse hat sich in den Jahren 1848 und 1866 die Gründung von Darlehnskassen[1]) bewährt, und es wird auch jetzt unter gleichen Verhältnissen darauf zurückzukommen sein.

In der Voraussetzung, daß Ew. Excellenzen über die Nothwendigkeit der Errichtung von Darlehnskassen mit mir einverstanden sein werden, erlaube ich mir Hochdieselben zu ersuchen, die Maßregel unverzüglich vorzubereiten. Das Bundesgesetz, wonach die Staaten des Norddeutschen Bundes fortan Papiergeld nur auf Grund eines Bundesgesetzes ausgeben dürfen, ist am 16. Juni d. J. von des Königs Majestät vollzogen. Demnach wird, obwohl das Gesetz noch nicht publizirt ist, die Zustimmung des Reichstags und des Bundesraths zu der Errichtung von Darlehnskassen eingeholt werden müssen. Dem Vernehmen nach beabsichtigen einzelne Mitglieder des Reichstags, diese Einrichtung zu beantragen. Es wird daher nützlich sein, daß die Regierung im Stande ist, alsbald einen Gesetzentwurf vorzulegen, wenn ein Antrag deswegen eingebracht wird." [2])

96.

22. Juli 1870. **Immediatbericht, betreffend das Projekt einer Eisenbahn von Breslau nach Raudten. Fiskalisches Interesse bei der Gründung neuer Bahnen.**[3]) (Auszug.)

Auch er (Bismarck) betrachte den Standpunkt, das fiskalische Finanzinteresse bei der Konzessionirung neuer Bahnen als maßgebend zu behandeln und einem an sich nützlichen und empfehlenswerthen Projekte lediglich aus Rücksicht auf die Konkurrenz, welche durch die neue Bahn einer Staats-

[1]) Vgl. oben S. 86.

[2]) Unterm 19. Juli 1870 erging an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin folgender Bescheid des Grafen Bismarck: „Den Antrag der Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft vom 18. d. M. wegen Einrichtung von Darlehnskassen habe ich empfangen und sogleich den Herren Ministern des Handels und der Finanzen zur weiteren Veranlassung mitgetheilt. Ich bemerke aber dabei, daß ich schon vor Eingang dieses Antrags die genannten Herren Minister ersucht hatte, die in Rede stehende Maßregel vorzubereiten." — Gesetz vom 21. Juli 1870, betr. die Gründung öffentlicher Darlehnskassen, Bundes-Gesetzbl. S. 499. — Am 7. August 1870 erging aus Neustadt a. d. Haardt (in der bayerischen Pfalz) folgendes Telegramm des Grafen von Bismarck an das Auswärtige Amt: „Bitte zu thun, was unsererseits möglich, um Südhessens Betheiligung an Frankfurter Darlehnskasse zu gewähren."

[3]) Man findet in dem obenstehenden Schreiben den Gedanken, welcher in der Urkunde 94 enthalten ist, noch schärfer ausgedrückt.

Digitized by Google

bahn erwächst, die Genehmigung zu versagen, prinzipiell als unrichtig und politisch wie nationalökonomisch auf die Dauer als unhaltbar.

„Nach meinem Dafürhalten ist es unbedingt geboten, für die Staatseinnahmen die Oeffnung anderer Quellen vom Land- oder Reichstag zu erstreben, damit Eurer Majestät Regierung aus der falschen Lage herauskommt, in welcher sie sich auf die fiskalische Monopolisirung oder Ausbeutung der Verkehrsmittel angewiesen findet.

Solange man sich jedoch in dieser falschen Lage befindet, muß ich mich der Ausführung und resp. dem Antrage des Königlichen Staatsministeriums dahin anschließen, daß die Regierung bei der gegenwärtigen Finanzlage auf Staatseinnahmen und besonders auf Einnahmen von so bedeutender Höhe, wie dieselben in den angeschlossenen Anlagen näher nachgewiesen sind, nur dann verzichten kann, wenn ihr der volle Ersatz des Ausfalls gesichert ist."

97.

11. Februar 1871, **Versailles. Schreiben an den Chef des Generalstabes, General von Moltke, betreffend die Wiederherstellung des regelmäßigen Briefverkehrs für die Einwohner von Paris.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich anliegend ein Schreiben des Herrn Jules Favre zu übersenden, worin derselbe den Wunsch ausspricht, daß die Bestimmung der Konvention aufgehoben werden möchte, wonach die Einwohner von Paris nur offene Briefe durch die Post empfangen und absenden dürfen.

Diese Beschränkung ist namentlich für den Handelsstand empfindlich, da sie die Uebersendung von Anweisungen und Wechseln ausschließt und das Wiederaufblühen des geschäftlichen Verkehrs unmöglich macht. Es läßt sich auch nicht leugnen, daß die Vorsichtsmaßregel eine praktische Bedeutung nicht mehr hat, weil die vorhandenen Kräfte der Postbehörden nicht ausreichend sind, um eine Durchsicht und Prüfung der Korrespondenz auch nur annähernd zu bewältigen, und solche Korrespondenzen, deren Beaufsichtigung in unserm Interesse wünschenswerth wäre, voraussichtlich auf anderm Wege zur Beförderung gelangen. Unter den gegenwärtigen Umständen erscheint es aber besonders wünschenswerth, daß die Bevölkerung von Paris sich wieder in einen regelmäßigen Zustand einlebt, soweit der-

Digitized by Google

selbe mit unserm militärischen Interesse nicht im Widerspruch steht, und in Folge dessen die Wohlthaten des Friedens wieder würdigen lernt und sich zu dem Verzichte darauf um so schwerer entschließt. Ich glaube annehmen zu dürfen, daß Ew. Excellenz mit dieser Auffassung einverstanden sein werden und stelle anheim, mir hierüber eine Aeußerung zugehen zu lassen, um hiernach der französischen Regierung und der diesseitigen Postverwaltung die erforderlichen Mittheilungen machen zu können". [1])

Unterm 19. Februar 1871 theilte Graf Bismarck aus Versailles dem Vorstande des deutschen Fischereivereins auf ein Schreiben vom 13. Februar mit, daß er von der Darlegung der Bedeutung der Anstalt zur künstlichen Fischzucht bei Hüningen am Rhein für die Hebung der deutschen Fischerei mit lebhaftem Interesse Kenntniß genommen habe und gern bereit sei, den bezüglichen Wünschen, [2]) soweit es von ihm abhänge, entgegen zu kommen. „Um jedoch in praktischer Weise eingreifen zu können ist es für mich Bedürfniß, daß der Vorstand seine Wünsche in konkreter Weise und unter Darlegung der praktischen Ausführungs-Modalitäten formulirt, und stelle ich Wohldemselben die nähere Präzisirung seiner Vorschläge in dieser Beziehung anheim." [3])

98.

14. März 1871. **Votum über die handelspolitischen Bestimmungen des Friedensvertrags mit Frankreich. Einführung eines Schutzzollsystems gegenüber Frankreich. Erhöhung des Zolls auf französische Weine. Die Erwerbung der Ostbahnstrecke in Elsaß-Lothringen.** (Auszug.)

— — „Zollkonzessione nim Friedensvertrage zu erzwingen, erscheine wie

[1]) Nach Eintreffen der Antwort des Chefs des Generalstabes richtet Graf Bismarck unterm 11. Februar 1871 aus Versailles nachstehendes Telegramm an das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten in Paris: „A la suite de mon entretien d'hier avec Mr. Jules Favre j'ai l'honneur d'informer le Gouvernement de la Défense Nationale que l'administration des postes allemandes a été autorisée à expedier des correspondances fermées en déclination et venant de Paris."

[2]) Gebeten war, die Anstalt zu Hüningen zu einer deutschen Reichsanstalt zu machen und sie angemessen zu dotiren. Die Anstalt war vom Kaiser Louis Napoleon zur künstlichen Fischzucht gegründet, mit der Absicht, die französischen Flüsse und Gewässer zu bevölkern.

[3]) Unterm 24. Februar 1871 theilt Graf Bismarck aus Versailles mittelst Telegramms dem Civilkommissar von Kühlwetter in Straßburg mit, der deutsche Fischereiverein sende zwei Delegirte, von Erxleben und Bolle, nach Hüningen. „Bitte denselben die nöthige Unterstützung zu geben." Das Reich übernimmt demnächst einen ansehnlichen Beitrag zu den Kosten der Fischzuchtanstalt zu Hüningen.

Digitized by Google

ein Attentat auf die Unabhängigkeit und Souveränität einer Nation und erinnere an den Vertrag Englands mit China über den Opiumhandel. [1]) Man werde daher wohl nur die einfache Erneuerung des früheren Handelsvertrags erstreben können. Ob Frankreich sich dazu bereit zeigen werde, sei zweifelhaft. [2])

Thiers sei Schutzzöllner; derselbe habe davon gesprochen, daß Frankreich genöthigt sein werde, ein starkes Finanzsystem einzuführen, um das Geld wieder im Lande anzuhäufen; er werde also vermuthlich beabsichtigen, den Handelsvertrag mit England zu kündigen und unseren Vertrag zu modifiziren.

Andererseits komme in Betracht, daß man sich bei der jetzigen Feindseligkeit und bei dem Charakter der Franzosen auf übelen Willen und chikanöse Behandlung der deutschen Kaufleute (in Schätzung der Waaren, Handhabung der Förmlichkeiten ꝛc.) gefaßt zu machen habe. Es frage sich daher, ob uns solchen Chikanen gegenüber nicht die Freiheit nützlicher sei, die französischen Waaren durch hohe Zölle vom deutschen Markt ausschließen zu können. Vielleicht sei es rathsam, gegenüber den neuesten, nach Abschluß der Friedenspräliminarien vorgekommenen Feindseligkeiten gegen Deutsche in Paris, alsbald aggressiv vorzugehen, z. B. durch Verdreifachung des Zolls auf französischen Wein, um schon während der Friedensverhandlungen in Brüssel den Franzosen zu zeigen, welche Folgen ihr Verfahren hat.“ [3]) . . .

In den Friedenspräliminarien habe er (Bismarck) die Berührung

---

[1]) Man vgl. zu diesem Satze auch die Reichstagsrede des Fürsten Bismarck am 5. Dezember 1876, woselbst derselbe noch weiter ausführte, daß sich das politische Gebiet mit dem wirthschaftlichen zur Erreichung von Zollkonzessionen nicht vermischen lasse, in „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 114.

[2]) Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Frankreich waren im vorläufigen Frieden nicht in Betracht gezogen. Im endgültigen Friedensvertrage wurde vorgesehen, daß, nachdem die bisherigen Handelsverträge durch den Krieg beseitigt worden, Deutschland und Frankreich sich in Betreff des Handelsverkehrs, namentlich in Betreff der Eingangs- und Ausgangszölle, des Transithandels, der Zollabfertigung u. s. w., gegenseitig so behandeln sollen, wie jeder der beiden Staaten die von ihm meistbegünstigten Nationen, insbesondere England, Belgien, Holland, die Schweiz, Oesterreich und Rußland behandelt. Vgl. auch „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 63.

[3]) Bei Berathung der Frage im Schoße der preußischen Regierung drang Bismarck mit seinen zollpolitischen Gedanken, denen der Staatsminister Dr. Delbrück mit Lebhaftigkeit entgegentrat, nicht durch.

Digitized by Google

der Frage wegen Erwerbung der Ostbahnstrecke in Elsaß-Lothringen absichtlich vermieden; während Thiers sich bestrebte, die Verhandlung alsbald auf alle möglichen Fragen auszudehnen, habe er darauf bestanden, die Präliminarien auf die drei großen Fragen der Landabtretung, der Geldentschädigung und der Pfänder für deren Zahlung zu beschränken. Nur beiläufig habe er Herrn Thiers bemerkt: „Sie müssen uns die Eisenbahnen verschaffen," wogegen Thiers erwidert habe, Frankreich trete die Provinzen ab mit allen Rechten der französischen Regierung, dergestalt, daß später die deutsche Regierung ihrerseits der französischen Ostbahn ihren Vertrag für die in dem abgetretenen Gebiet liegenden Eisenbahnstrecken werde kündigen können. [1])

99.

31. Juli 1871, **Varzin. Erlaß an den Direktor im Reichskanzler-Amt Eck, betreffend das Rechtsverhältniß der Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Güter absendenden Publikum. Klagerecht des Publikums gegenüber den Bahnen auf Annahme und Beförderung von Gütern.**

„Ich habe den Eindruck, daß die Eisenbahnen, um hohe Dividenden zu erzielen, das Betriebsmaterial besonders an Wagen auf einem Stande erhalten, bei dem sie den Anforderungen des Verkehrs nicht genügen können. Es ist mir daher von Interesse, zu wissen, ob eine gesetzliche Pflicht der Bahnen zur Annahme und Beförderung von Gütern und ein solcher Pflicht entsprechendes Klagerecht des Publikums besteht. Ich betrachte diese Pflicht als das Aequivalent des großen, jede Konkurrenz ausschließenden Privilegiums der Eisenbahnen und des schonenden Verfahrens, welches die Regierungen bisher in Betreff der Anlage von Parallelbahnen beobachtet haben.

[1]) In Betreff der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bestimmte bekanntlich eine zusätzliche Uebereinkunft, daß die französische Regierung innerhalb der Zeit bis zur Bestätigung des Friedens von ihrem Rechte zum Rückkauf der Ostbahn von der konzessionirten Gesellschaft Gebrauch machen und ihre dadurch erworbenen Rechte auf die Eisenbahnen in den abgetretenen Gebieten der deutschen Regierung überlassen wird. Letztere wird dafür der französischen Regierung 325 Millionen Francs zahlen, welche von der Kriegskontribution in Abrechnung kommen sollen. — Im Zusammenhange hiermit waren zugleich Bestimmungen getroffen, um die deutsche Regierung thunlichst in die Rechte der französischen Ostbahngesellschaft gegenüber der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, sowie auf der Bahnstrecke von der schweizer Grenze bis Basel eintreten zu lassen. . . .

Digitized by Google

Um beurtheilen zu können, in wie weit diese Pflicht besteht oder im Wege der Gesetzgebung herzustellen ist, ersuche ich Eure Hochwohlgeboren mir, die einschlagenden Bestimmungen aus der Gesetzgebung Preußens und der übrigen größeren Bundesstaaten mittheilen zu wollen." [1])

100.

14. August 1871. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahn-Betriebsmittel. Mängel bei der Hinterpommerschen Eisenbahn. Loslösung von ihrer Verbindung mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn oder schärfere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts. Der Staatszuschuß und die Zweigbahnen.**

„Eurer Excellenz beehre ich mich auf das Schreiben vom 4. d. M., betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahn-Betriebsmittel, zu erwidern, daß, so anerkennenswerth auch die in Aussicht genommenen Maßnahmen erscheinen, dieselben doch meiner Ansicht nach den von mir bezeichneten Uebelständen nicht abhelfen werden. Die bloße Vermehrung des Fuhrparks selbst um 150 Güterwagen wird dem Betriebe auf der Hinterpommerschen Eisenbahn [2]) so lange nicht zu Gute kommen, als die bisherige Verbindung mit der Berlin-Stettiner Bahn fortdauert, und die Direktion dieser Aktiengesellschaft, welche gegenüber der Staatsgarantie gar kein eigenes Interesse bei der Hebung des Verkehrs und der Vermehrung der Einnahmen der Hinterpommerschen Bahn besitzt, in der Lage bleibt, den gesammten zu ihrer Verfügung stehenden Fuhrpark bei gegebenen Veranlassungen auf der alten Stammbahn zu verwenden.

Gründlich und nachhaltig kann deshalb den vom Staate garantirten, von der Aktiengesellschaft aber im Interesse ihrer Aktienbahn verwalteten Bahnstrecken nur dadurch geholfen werden, daß entweder, wenn und sobald möglich, die bisherige Verbindung mit der Berlin-Stettiner Ge-

[1]) Der von dem Direktor Eck erstattete Bericht wies auf den Artikel 422 des deutschen Handelsgesetzbuchs und §. 10 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 (B.G.Bl. S. 419) hin, und verneinte demnächst die in dem Erlasse des Reichskanzlers gestellte Frage in Betreff eines Klagerechts des Publikums gegen die Eisenbahnen.

[2]) Vgl. hierüber und über die Verwaltung dieser Bahn auch die Urkunden 84, 92, 93.

Digitized by Google

sellschaft gelöst, oder aber bis dahin das staatliche Aufsichtsrecht so gehandhabt wird, daß die Betriebsmittel der garantirten Zweigbahnen diesen und den von ihnen durchschnittenen Landestheilen auch wirklich zu Gute kommen. Nur auf diesem Wege und wenn gleichzeitig der die Rentabilität schädigende Tarif den Produkten Pommerns angepaßt wird, werden die Staatszuschüsse beseitigt werden und die Zweigbahnen ihren Zweck als Meliorationsbahnen erfüllen können. Daß der Staatszuschuß sich auf der bisherigen Höhe hält, ist so lange natürlich, als die Mangelhaftigkeit und Unzulänglichkeit des Betriebes der Provinz zu ihrem und der Staatsfinanzen Nachtheile die Benutzung der Eisenbahn zum Güterverkehr unmöglich machen." [1])

101.

20. Oktober 1871. **Immediatbericht, betreffend Bedenken gegen die Gewährung einer Staatsgarantie für Eisenbahnen. Erbauung des preußischen Theils der Eisenbahnlinie Fulda-Meiningen durch den Staat.** (Auszug.)

— — „Das Staatsministerium hat sich schon seit einer Reihe von Jahren überzeugt, daß das System der Staatsgarantie für Eisenbahnen zu verlassen sei, namentlich deswegen, weil Gesellschaften, welche garantirte Strecken mit nicht garantirten Linien gemeinsam besitzen, zu wenig darin kontrolirt werden können, ob sie den Betrieb auf den garantirten Strecken vernachlässigen und die dafür bestimmten Betriebsmittel einseitig zu Gunsten der nicht garantirten Linien ausbeuten.[2]) Der Schaden, welcher sich in einigen Fällen für die Staatskasse und für den Verkehr aus derartigen Verhältnissen entwickelt hat, ist so auffällig, daß Eurer Majestät Staatsministerium voraussichtlich einstimmig abrathen würde, irgend eine neue Einrichtung der Art zu genehmigen. Das Privatkapital hat sich in neuerer Zeit dem Eisenbahnbau wieder lebhafter zugewandt. Der Geldmarkt ist gegenwärtig solchen Unternehmungen keineswegs so ungünstig, wie die Ein-

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz ertheilt die Zusicherung, die Privateisenbahnen zur Vermehrung ihrer Betriebsmittel anhalten und die Staatskontrole namentlich in Betreff der garantirten Bahnen verschärfen zu wollen. Man vgl. wegen der in vorstehender Urkunde enthaltenen Beschwerden noch die Urkunden 101 und 109.

[2]) Vgl. die vorhergehende Urkunde.

Digitized by Google

gabe vom 13. d. M.[1]) andeutet; denn fast täglich bilden sich industrielle Gesellschaften im Lande und finden bereitwillige Zeichner für ihre Aktien. Ich halte es daher für wahrscheinlich, daß die kurze Eisenbahnstrecke von Fulda nach Meiningen, welche das Mittelglied eines weit durchgehenden Verkehrs zu werden verspricht, durch Privatmittel auch ohne Staatsgarantie zu Stande kommen wird. Sollte es aber wider Erwarten nicht geschehen, so würde ich lieber rathen, die auf preußischem Gebiete liegende Strecke ganz auf Staatskosten zu bauen, event. unter Verpachtung des Betriebes an die benachbarte Gesellschaft."[2])

102.

21. Oktober 1871. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung. Berücksichtigung der gerechten Wünsche der arbeitenden Klassen. Einschreiten gegen die staatsgefährlichen Agitationen derselben. Kommissarische Berathungen, betreffend die soziale Frage. Winke hinsichtlich der Zusammensetzung der Kommission.**

„Die Existenz eines über ganz Europa verbreiteten Arbeitervereins, die einheitliche Leitung, welche derselbe von einer Centralbehörde in London empfängt, und das Licht, welches über die Ziele dieser Behörde durch ihre Veröffentlichungen und mehr noch durch die Thätigkeit ihrer Emissäre in der Pariser Kommune verbreitet worden ist, die Gemeinsamkeit und der Ernst der Gefahr, welche die sozialistische Agitation den bestehenden Staatsordnungen bereitet, haben es mit sich gebracht, daß die größeren europäischen Regierungen sich in dem Gedanken begegnet sind, einander ihre Wahrnehmungen über diese Agitation und ihr Verhalten derselben gegenüber mitzutheilen. So hat denn auch der Gedankenaustausch, zu dem meine Begegnung mit dem österreichisch-ungarischen Herrn Reichskanzler in Gastein die Gelegenheit bot, diesen Gegenstand berührt. Es ergab sich dabei, der Natur der Sache nach, eine Uebereinstimmung der Ansichten dahin, daß

[1]) Erbeten war die Staatsgarantie für den preußischen Theil der Eisenbahnlinie Fulda-Meiningen.

[2]) Das Gesuch um Ertheilung der Staatsgarantie für die in Rede stehende Eisenbahnstrecke wird demnächst ablehnend beschieden.

Digitized by Google

eine Thätigkeit der Regierungen sich in doppelter Weise äußern könne, indem sie

1) denjenigen Wünschen der arbeitenden Klassen — das Wort in dem schiefen, aber gang und gäben Sinne verstanden, welche in den Wandelungen der Produktions-, Verkehrs- und Preisverhältnisse eine Berechtigung haben — durch die Gesetzgebung und die Verwaltung entgegenkommen, soweit es mit den allgemeinen Staatsinteressen verträglich ist,
2) staatsgefährliche Agitationen durch Verbots- und Strafgesetze hemmen, soweit es geschehen kann, ohne ein gesundes öffentliches Leben zu verkümmern.

Als eine zweckmäßige Vorbereitung zu Entschlüssen in der einen und anderen Richtung schlug Graf Beust kommissarische Berathungen Sachkundiger aus beiden Ländern vor, wie Ew. Excellenz aus dem abschriftlich beiliegenden Promemoria über die soziale Frage in Oesterreich ersehen wollen, welches er mir vertraulich hat zustellen lassen.

Ehe Kommissare der Art zusammentreten, wird es aber nöthig sein, das Material für ihre Berathungen zu sammeln, zu sichten und zu ordnen — eine Arbeit, für welche ich Ew. Excellenz Hülfe in Anspruch nehme. Es würde sich m. E. empfehlen, um einen geeigneten Beamten aus Hochdero Ressort einige Männer zu versammeln, welche mit den Verhältnissen der Arbeiter in verschiedenen Gegenden des preußischen Staats und mit den Verzweigungen dieser in andere Verhältnisse wirthschaftliche Kreise vertraut sind, Grundbesitzer, welche ihre Güter selbst bewirthschaften, Fabrikanten, Personen, die sich mit werkthätiger Fürsorge für Ernährung, Gesundheit, Bildung der Arbeiter beschäftigen, endlich Schriftsteller, welche die verschiedenen wissenschaftlichen Richtungen auf diesem Gebiete vertreten. Auch wird die Vernehmung von intelligenten Arbeitern nicht auszuschließen sein. Da die erwähnte österreichische Denkschrift eine reichhaltige Aufzählung von einschlagenden Punkten enthält, so erlaube ich mir 12 Exemplare derselben beizufügen. Einer Mittheilung über das Veranlaßte darf ich entgegensehen." [1])

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz weist es von sich, dem Uebel durch staatssozialistische Mittel (staatliche Einmischung in die Lohn- und Preisregulirungen, durch Einsetzung seiner Autorität oder seines Kredits bei der Begründung oder

Digitized by Google

103.

16. November 1871. **Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Aufhebung der Stempelabgabe von Zeitungen und Kalendern. Priorität der Abschaffung der Klassensteuer in den untersten Stufen. Ermäßigung bezw. Aufhebung der Salzsteuer.**

„Aus Ew. Excellenz dem Königlichen Staatsministerium unter dem 5. d. M. gemachten Vorlage, betreffend den Entwurf eines Gesetzes über die Aufhebung der Stempelabgaben von Zeitungen und Kalendern, habe ich mit Befriedigung ersehen, daß die Finanzlage des Staates [1]) gestattet, mit Steuerermäßigungen vorzugehen. Wenn dies aber der Fall ist, so glaube ich, daß in erster Linie ein Erlaß der Klassensteuer in den untersten Stufen, sowie eine Ermäßigung der Salzsteuer und später deren gänzliche Abschaffung ins Auge zu fassen sein dürfte.

Der Zeitungs- und Kalenderstempel gehört zu den indirekten Auflagen, welche das Publikum nicht empfindet. [2]) Die Presse entwickelt sich

---

Leitung von Produktivassoziationen bei den Auseinandersetzungen über den Antheil der Arbeiter am Ertrage der gemeinsamen Arbeit) abzuhelfen. Es erscheint demselben nicht rathsam, daß die Regierung selbst Erörterungen hervorrufe, deren Verlauf gerade in der hier fraglichen Beziehung nicht mit Sicherheit vorher zu bemessen sei, und welche die Regierung, wenn sie nicht durch Zulassung von Zweifeln über ihre Grundanschauung der sozialistischen Bewegung selbst einen bedenklichen Vorschub leisten wolle, in die mißliche Lage bringen können, Meinungen niederkämpfen zu müssen, deren Aeußerung sie selbst gewissermaßen provozirt hatte. Darauf vergegenwärtigt Graf Itzenplitz, was alles in Preußen auf dem praktisch in Betracht kommenden Gebiete bereits erreicht sei (Sparkassenwesen, Vorschuß- und Konsum-Vereine, Knappschaftskassen, gewerbliche Hülfskassen, Arbeiter-Wohnungsfrage, Bestimmungen der Gewerbeordnung zum Schutze der Arbeiter, Gesetz wegen Beschlagnahme des Arbeitslohns vom 21. Juni 1869, Haftpflichtgesetz, Ausbildung des Arbeiterstandes, Koalitionsrecht, gewerbliche Schiedsgerichte). Es sei zu hoffen, daß aus der letzteren Institution Schieds- und Einigungsämter nach englischem Vorbilde erwachsen. „Nach der Gesammtheit der vorstehend dargelegten Erwägungen muß ich es für zweifelhaft erachten, ob von der Veranstaltung kommissarischer Erörterungen seitens meines Ressorts, wie Ew. Durchlaucht dieselben anregen, ein praktisch werthvolles Resultat erhofft werden kann, so lange wenigstens nicht mit größerer Bestimmtheit die Ziele festgestellt sind, welche dabei ins Auge zu fassen sein könnten, und ich würde Ew. Durchlaucht, wenn Hochdieselben gleichwohl bei dem Gedanken beharren sollten, für eine derartige nähere Bezeichnung der mit Bezug auf vorhandene Bedürfnisse dabei zu stellenden Aufgaben zu Dank verpflichtet sein." Die Erwiderung des Fürsten Bismarck auf dieses Schreiben findet man in der Urkunde 104.

[1]) Der Finanzabschluß für 1870 wies einen Ueberschuß von über 6 Millionen Thlrn. auf; die Finanzergebnisse des laufenden Jahres ließen hoffen, daß Preußen auch im Jahre 1871 mit einem Ueberschuß abschließen werde.

[2]) In ähnlichem Sinne äußerte sich später die Provinzial-Korrespondenz

Digitized by Google

unter dieser Abgabe mit Lebhaftigkeit. Da die Befreiung von der Steuer auch zu noch größerer Ausbreitung der gefährlichen sozialdemokratischen und ultramontanen Blätter führen würde, so kann ich der von Ew. Excellenz beantragten Maßregel nicht zustimmen." [1])

vom 13. Dezember 1871 Nr. 50. „Es wird gesagt: der Zeitungsstempel sei eine Steuer auf die Volksbildung und insofern die Aufhebung desselben vom allgemeinsten Interesse. Jedoch, abgesehen davon, daß die Tagespresse doch keineswegs in ihrer Gesammtheit der wirklichen Volksbildung dient, ist es mehr als fraglich, ob die Aufhebung des Zeitungsstempels irgendwie in größerem Umfange dem Publikum zu Statten kommen und nicht vielmehr nur den Zeitungsverlegern einen größeren Gewinn bringen würde."

[1]) In Bezug auf dieselbe Frage entwickelte Fürst Bismarck kurze Zeit später seine Ansicht näher dahin, daß er bei günstiger Finanzlage einen Steuererlaß wünsche, daß er diesen Steuererlaß gern in höherem Maße für die besonders drückenden Steuern gewähren würde unter Reformirung des Steuersystems und Heranziehung von Tabak und Petroleum, daß bei einer solchen Maßregel auch der Wegfall der Zeitungssteuer und die Einlösung der früher hierüber abgegebenen Erklärung in Aussicht gestellt werden könne, daß man aber jetzt, wo es sich nur um den Erlaß einer mäßigen Summe von ca. 1 Million handelt, nicht füglich beginnen könne mit einer indirekten Steuer, welche die große Masse des Volkes nicht empfindet. An die Masse der arbeitenden Klassen müsse man aber bei Steuerermäßigungen zunächst denken, zumal die nützlichen Aufwendungen, welche in dem Ordinarium und Extraordinarium des Etats in großen Beträgen zum Ansatz kommen, überwiegend den gebildeten Klassen der besser situirten Minorität der Bevölkerung zu Gute kommen, nicht dem Proletariat. Er gebe zu, daß 1 Million Verminderung der Klassensteuer wenig fühlbar werde; indeß auch bei einem so kleinen Quantum halte er sich verpflichtet, zu fragen, wo der Groschen den höchsten Werth habe, und damit die Richtung zu bezeichnen, in welcher man zunächst mit Erleichterung der Steuerpflichtigen vorzugehen denke. Nach seiner Auffassung empfinde der Arbeiterstand die baare Zahlung der Klassensteuer am härtesten, und schlage er daher vor, die unterste Stufe der Klassensteuer zunächst ins Auge zu fassen, etwa in der Weise, daß die Besteuerung einer Familie, welche früher schon von 3 auf 2 Personen reduzirt ist, jetzt von 2 Personen auf 1 Person beschränkt wird, oder daß alle losen Leute freigelassen werden mit Ausschluß der Dienstboten, für welche die Herrschaft zahlt. Wenn man den Landtag zwischen die Wahl stelle, die Zeitungssteuer zu erlassen oder die arbeitenden Klassen zu erleichtern, so werde, gegenüber der jetzigen, nicht zu unterschätzenden Bewegung auf dem sozialdemokratischen Gebiete, die Entscheidung schwerlich zu Gunsten der Zeitungen ausfallen, welche nach Aufhebung der Steuer kaum billiger werden dürften. — Der Verlauf der Dinge zeigt, daß Fürst Bismarcks Ansicht bei Aufstellung des Entwurfs des Staatshaushalts für das Jahr 1872 durchdrang. Von der Abschaffung der Zeitungssteuer war daselbst nicht die Rede, vielmehr legte der Finanzminister Camphausen am 9. Dez. 1871 einen Gesetzentwurf vor, betr. die Befreiungen von der Klassensteuer und die Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer. Die hier proponirten Steuererleichterungen kamen 5 Millionen Steuerzahlern, und zwar den ärmsten Staatsangehörigen, zu Gute. Bei den Steuerberathungen wies der Finanzminister auch auf die demnächstige Aufhebung der Salzsteuer auf dem Wege der Reichsgesetzgebung hin. Gleichwohl scheiterte damals die Steuerreform. Wegen des weiteren Schicksals der Stempelsteuer von Zeitungen und Kalendern s. Urk. 110.

Digitized by Google

104.

17. November 1871. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend positive Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung.**

„Eurer Excellenz beehre ich mich auf das Schreiben vom 3. d. M.[1]), betreffend die sogenannte Internationale und die durch diese hervorgerufenen sozialistischen Arbeiterbewegungen, zu erwidern, daß ich bei vollem Anerkenntniß alles dessen, was auf dem fraglichen Gebiete seitens der preußischen und der deutschen Reichsregierung geschehen ist, doch meine Bitte erneuere, mir zur Vorbereitung der weiter zu treffenden Maßregeln nach Maßgabe meines Schreibens vom 21. v. M. Ihre Mitwirkung nicht zu versagen.

Die Bedenken, welche Ew. Excellenz dagegen geltend machen,[2]) vermag ich, so sehr ich auch das Gewicht derselben anerkenne, meinerseits als ausschlaggebend nicht anzuerkennen und scheinen mir dieselben theilweise auf einem Mißverständniß zu beruhen. Die neuere sozialistische Doktrin, insoweit sie namentlich mit der sogenannten Internationalen in Verbindung steht, rechnet überhaupt mit den jetzigen Staaten weder in ihrer nationalen, noch in ihrer prinzipiellen Bedeutung. Sie weist deshalb auch jede Unterstützung und Kooperation der bestehenden Regierungen prinzipiell zurück und stellt an die Spitze ihres Programms die Forderung der Umformung der bestehenden Staaten in den sozialistischen Volksstaat.

[1]) Vgl. die Schlußnote zur Urkunde 102.

[2]) Man wird kaum fehl gehen, wenn man auch den Ursprung des „die Fürsorge für das Wohl der arbeitenden Klassen" überschriebenen Artikels der Prov.-Korresp. v. 4. Sept. 1872 Nr. 36 im Handelsministerium sucht, woselbst es u. A. heißt: „Freilich haben verblendete Arbeitermassen und ihre Wortführer viel weitergehende Forderungen an die Fürsorge und die Beihülfe des Staats gerichtet. Sie rufen das Einschreiten der Behörden an, um ihre Ansprüche auf Verkürzung des Arbeitstags und Erhöhung des Arbeitslohns durchzufechten; sie wünschen, daß die Staatsobrigkeit dahin wirke, ihnen neben ihrem Arbeitslohn auch noch an dem Gewinn der gewerblichen Unternehmungen, für die sie beschäftigt sind, einen Antheil zu sichern; sie verlangen endlich auch, daß der Staat sein Vermögen oder seinen Kredit einsetze, um gewerbliche Unternehmen zu gründen, deren Gewinn den Arbeitern zufallen soll. Solchen Forderungen gegenüber hat der Staat sich grundsätzlich ablehnend verhalten müssen, weil dieselben über die Grenzen seiner Befugnisse und seiner Aufgaben hinausgehen. Es ist eine von allen sachverständigen und erfahrenen Männern anerkannte Wahrheit, daß der Staat nur die Privat-Erwerbsthätigkeit lähmen und alle wirthschaftlichen Verhältnisse in tiefe Zerrüttung stürzen würde, wenn er seine Mittel

Digitized by Google

Eine Einmischung der bestehenden Staaten in die sozialistische Bewegung ist deshalb so wenig gleichbedeutend mit dem Siege der sozialistischen Doktrin, daß mir vielmehr die Aktion der gegenwärtig herrschenden Staatsgewalt als das einzige Mittel erscheint, der sozialistischen Bewegung in ihrer gegenwärtigen Verirrung Halt zu gebieten und dieselbe insbesondere dadurch in heilsamere Wege zu leiten, daß man realisirt, was in den sozialistischen Forderungen als berechtigt erscheint und in dem Rahmen der gegenwärtigen Staats- und Gesellschaftsordnung verwirklicht werden kann.[1])

---

und seinen Kredit für gewerbliche Unternehmungen im großartigen Maßstabe aufbieten oder sich zu einem Eingriff in die Regelung der Preise und Lohnsätze hergeben wollte. Wenn aber der Staat auf diesen Gebieten nicht durch unmittelbare Hülfe einzutreten berufen ist, so kann er doch die Wege ebnen, die zu einer Ausgleichung streitender Interessen und zur Verständigung über angemessene Lohnsätze führen können. Ein solcher Weg ist durch die in der Gewerbeordnung gegebene Einrichtung der Schiedsgerichte angebahnt."

[1]) In diesem bedeutsamen Satze liegt der Keim und Grundgedanke unserer ganzen späteren Gesetzgebung zum Schutze der wirthschaftlich Schwachen. Fürst Bismarck stand mit seiner Auffassung im Staatsministerium vereinzelt da, erhielt aber bald von außen Sukkurs. Im Oktober des Jahres 1872 hatte sich nämlich in Eisenach auf den Ruf mehrerer Lehrer der Staatswissenschaften eine freie Versammlung von einigen hundert Männern aus allen bürgerlichen Kreisen und aus allen politischen Parteien zusammengefunden, um die wichtigen Fragen, welche die Verbesserung unserer volkswirthschaftlichen Verhältnisse betreffen, gemeinsam zu besprechen. In dem einleitenden Vortrage, welchen einer der Urheber der Versammlung (Professor Schmoller aus Halle) hielt, äußerte er sich über die Auffassungen derer, welche die Versammlung berufen, wie folgt: „Wir geben zu, daß die Aufgaben des Staats, je nach den Kulturverhältnissen, bald engere, bald weitere sind; niemals aber betrachten wir ihn als ein nothwendiges, möglichst zu beschränkendes Uebel; immer ist uns der Staat das großartigste sittliche Institut zur Erziehung des Menschengeschlechts. Aufrichtig dem konstitutionellen System ergeben, wollen wir doch nicht eine wechselnde Klassenherrschaft der verschiedenen einander bekämpfenden wirthschaftlichen Klassen; wir wollen eine starke Staatsgewalt, welche, über den egoistischen Klasseninteressen stehend, die Gesetze gebe und die Verwaltung mit gerechter Hand leite, die Schwachen schütze, die unteren Klassen hebe. Erfüllt von der Nothwendigkeit der Reform, predigen wir doch keinen Umsturz aller bestehenden Verhältnisse; wir verwahren uns gegen alle sozialistischen Versuche. Wir erkennen nach allen Seiten das Bestehende, die bestehende volkswirthschaftliche Gesetzgebung, die bestehenden Formen der Produktion, die bestehenden Verhältnisse der verschiedenen gesellschaftlichen Klassen als die Grundlage der Reform, als den Ausgangspunkt unserer Thätigkeit an, — aber wir verzichten darum nicht auf die Reform, auf den Kampf für eine Besserung der Verhältnisse. Wir wollen keine Aufhebung der Gewerbefreiheit, keine Aufhebung des Lohnverhältnisses, aber wir wollen nicht einem schroffen Prinzip zu Liebe die grellsten Mißstände dulden und wachsen lassen; wir treten für eine maßvolle, aber mit fester Hand durchgeführte Fabrikgesetzgebung auf. Wir verlangen, daß die Freiheit überall durch die Oeffentlichkeit kontrolirt werde, und daß, wo die Oeffentlichkeit thatsächlich fehlt, der Staat

Digitized by Google

Vorausgesetzt wird dabei natürlich — und hierin stimme ich Ew. Excellenz bei — daß dies in der rechten Weise und dem rechten Sinne geschieht, wobei ich freilich darin abweiche, als ob eine bloße Klarlegung und Diskussion der sozialistischen Forderungen dieselben erst recht eigentlich in die Oeffentlichkeit einführen und damit die Gefahren heraufbeschwören werde, die man vermeiden wolle.

Soweit mir das Thatsächliche der Bewegung bekannt geworden ist, wird bis dahin die sozialistische Bewegung von der Internationalen durchaus noch nicht in der von dieser erstrebten Weise beherrscht, vielmehr ist namentlich in Preußen dieselbe der Internationalen eher feindlich, wie dies in dem Gegensatze der Lassalleanischen Partei gegen die mit der Internationalen in Verbindung stehende Bebel-Liebknechtsche hervortritt. Hier ist nicht allein eine sachliche Verständigung noch möglich, sondern es wird beim rechten Eingreifen des Staates zur Zeit auch noch gelingen, die Mehrzahl der Arbeiter mit der bestehenden Staatsordnung auszusöhnen und die Interessen von Arbeitern und Arbeitgebern wiederum in Harmonie zu bringen.[1]) Im Uebrigen sind aber die sozialistischen Theorien und Postulate bereits so tief und breit in die Massen eingedrungen, daß es als ein vergebliches Bemühen erscheint, dieselben ignoriren oder die Gefahren derselben durch Stillschweigen beschwören zu wollen. Im Gegentheil erscheint es mir als dringend geboten, dieselben so laut und so öffentlich als möglich zu erörtern, damit die irregeleiteten Massen nicht immer lediglich die Stimme der Agitatoren vernehmen, sondern aus dem Für und Wider lernen, was an ihren Forderungen berechtigt und unberechtigt, möglich und unmöglich ist.

---

untersuchend eintrete und, ohne in die Unternehmungen sich zu mischen, das Ergebniß veröffentliche. Wir verlangen nicht, daß der Staat den unteren Klassen Geld zu verfehlten Experimenten gebe, sondern daß er ganz anders als bisher für ihre Erziehung und Bildung eintrete und sich darum kümmere, ob der Arbeiterstand unter Wohnungsverhältnissen, unter Arbeitsbedingungen lebe, die ihn nothwendig noch tiefer herabdrücken."

[1]) Die Manchesterlehre machte sich die Sache leicht, indem sie leugnete, daß zwischen dem Kapital und der Arbeit, oder zwischen den besitzenden und den blos durch Arbeit ihren Lebensunterhalt gewinnenden Klassen ein wirklicher Gegensatz bestehe. Der Abgeordnete Braun (Wiesbaden) bemerkte in einer Rede: „Ich weiß kein anderes Mittel für die betreffenden Klassen, für deren Wohl wir uns interessiren, als daß sie nicht auf Staatshülfe, oder fremde Hülfe warten, sondern daß sie ihren sittlichen Ernst, ihre Willenskraft und ihre geistige Leistungsfähigkeit zusammenraffen und sagen: Hilf dir selbst!"

Digitized by Google

Daß hierbei die brennendsten Fragen von Arbeitszeit und Arbeitslohn, Wohnungsnoth u. dgl. nicht ausgeschlossen werden dürfen, betrachte ich als selbstverständlich, umsomehr, als Ew. Excellenz in den Schieds- und Einigungs-Aemtern selbst Institute vorschlagen, welche recht eigentlich auf die Regulirung der beiden ersten Fragen berechnet sind [1]) und es als ein vergebliches Bestreben erscheint, die Agitationen zu beschwören, wenn man den Agitatoren ihre besten Agitationsmittel beläßt.

Wenn Ew. Excellenz dabei den Wunsch aussprechen, die ins Auge zu fassenden Ziele und die zu stellenden Aufgaben schon jetzt näher bezeichnet zu sehen, so erlaube ich mir darauf hinzuweisen, daß es sich nach Maßgabe meines Schreibens vom 21. v. Mts. zunächst nur um eine vorbereitende Maßregel handelt und daß es mir eben darauf ankommt, von Ew. Excellenz dasjenige Material und diejenigen Vorschläge unterbreitet zu erhalten, welche Hochdenselben nach Ihrer Auffassung der Sachlage und nach dem, was bis dahin in Preußen bereits geschehen ist, als angezeigt erscheinen, um demnächst bei der in Aussicht genommenen kommissarischen Berathung seitens der preußischen und deutschen Reichsregierung vertreten zu werden.

Hierfür aber scheint mir ebensowohl die österreichische Denkschrift als wie Ew. Excellenz eigenes Schreiben den erforderlichen Anhalt in ausreichender Weise zu gewähren.

Bei dem lebhaften Interesse, welches Se. Majestät der Kaiser von Oesterreich persönlich dieser Angelegenheit zuwendet, ist es für das Auswärtige Amt unthunlich, sich der beabsichtigten gemeinschaftlichen Erörterung zu entziehen, und wenn dieselbe auch nicht so fruchtbar werden sollte, wie man auf der anderen Seite zu erwarten scheint, so wird die Vorarbeit dazu, deren ich bedarf und für welche ich die Hülfe Ew. Excellenz erbitte, abgesehen von dem Werthe, den sie in sich trägt, ein Bedürfniß unserer auswärtigen Politik befriedigen helfen." [2])

[1]) Nach einem Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 4. Sept. 1872 (s. o. S. 164 Note 2) sollten diese Aemter mit Rücksicht auf die Schwankungen der Waaren- und Lebensmittelpreise auf eine angemessene Regelung der Lohnsätze hinwirken und überhaupt als vermittelndes Organ zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern dienen.

[2]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz veranlaßte nunmehr die vom Fürsten Bismarck gewünschte vertrauliche Vorbesprechung, zu welcher er außer einigen Beamten seines Ressorts eingeladen hatte: den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Wehrmann, den Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Achenbach, den Generallandschaftsrath von Blankenstein, Mitglied des Reichstags, den

Digitized by Google

9. März 1872. Bei der im Abgeordnetenhause gestellten Interpellation der Abgeordneten Elsner von Gronow und Genossen wegen Konzessionirung einer Privatbahn von Berlin nach Frankfurt a. M. [1]) erachtet es Fürst Bismarck für nützlich, „daß eine solche große europäische Linie vom Staate gebaut werde, wenn die Mittel dazu vorhanden sind". [2])

105.

17. Oktober 1872. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Wagener an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Reform der Erbschaftssteuer. [3]) (Auszug.)

(Der vorgelegte Gesetzentwurf entspreche nicht völlig den Intentionen,

Professor Dr. Wagner, den Kommerzienrath Benjamin Liebermann, den Kommerzienrath Stumm, Mitglied des Reichstags, das Mitglied des Reichstags Dr. Hammacher, den Stadtgerichtsrath Dr. Eberty, Mitglied des Hauses der Abgeordneten, den Rittergutsbesitzer Sombart, die Mitglieder des Reichstags Bürgermeister Dr. Becker und Dr. med. Löwe.

Zwischen den 7. und 29. Nov. 1872 fanden in Berlin auch die Konferenzen der deutschen und österreichischen Delegirten zur Berathung der sozialen Frage statt. Fürst Bismarck stand diesen Verhandlungen fern. Das Präsidium des Staatsministeriums ruhte damals in den Händen des Grafen von Roon. Die Angelegenheit verlief im Sande.

[1]) Die Interpellation lautete: „Der Unterzeichnete erlaubt sich die Anfrage an die Kgl. Staatsregierung, ob es in der Absicht derselben liegt, den Bau einer direkten Bahn von Berlin nach Frankfurt a. M. in die Hände einer Privatgesellschaft zu legen". Die Linie sollte über Potsdam, Belzig, Calbe, Sangershausen, Mühlhausen und Hersfeld führen. Das Ministerium hatte bisher trotz lebhaften Andrängens die Konzession nicht ertheilt. „Ich glaube — bemerkte Elsner von Gronow, — daß es nothwendig ist, das Ministerium in dieser Richtung zu stützen. Meine Meinung ist, daß diese Bahn durchaus vom Staat ausgeführt werden muß, weil sie eine der wichtigsten Linien des Reichs ist und eine gerade Verbindung von dem äußersten Osten bis zum äußersten Südwesten herstellt; weil sie eine der wichtigsten strategischen Heerstraßen nach Frankfurt a. M. sein wird; weil dadurch die Bebra-Hanauer Bahn, die jetzt schon eine Staatsbahn ist, zu einem höheren Erträgniß gebracht werden wird; weil es eine rentable Bahn ist, durch deren Erträgnisse die Steuern zahlenden Einwohner des Reichs entlastet werden können; sie muß endlich vom Staate gebaut werden, um dem Eisenbahnmonopol, welches eine außerordentlich gefährliche Waffe in den Händen von Privatgesellschaften ist, die Spitze abzubrechen, die Schärfe, die sich gegen die Gewerbetreibenden des Staates richtet, zu nehmen."

[2]) Bei Beantwortung der Interpellation in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März 1872 erklärte der Staatsminister Graf Itzenplitz, er halte zwar im Allgemeinen für das Publikum Staatsbahnen für sehr gut, „indessen kann nicht Alles durch den Staat gebaut werden, und die Staatsregierung ist noch lange nicht soweit, daß sie über die hier gestellte Frage einen Beschluß fassen könnte." Die Ansicht der Staatsregierung sei also die, daß sie sich eine bestimmte Erklärung darüber noch vorbehalten müsse.

[3]) Der Entwurf bezweckte hauptsächlich, das lange empfundene Bedürfniß

Digitized by Google

welche Fürst Bismarck bei der ersten Berathung des betreffenden Gegenstandes kund gegeben habe.)

„Bei dieser Berathung hat es Fürst Bismarck ausdrücklich als seinen Wunsch bezeichnet, daß die Erbschaftssteuer nach Analogie anderer Staaten so behandelt werden möchte, daß dieselbe entsprechend höhere Beträge brächte, was dadurch zu erreichen sein würde, daß die entfernteren Verwandschaftsgrade und Zuwendungen an Fremde mit einem angemessen erhöhten Steuersatze belegt würden.

Eine derartige Erhöhung hat aber in dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht stattgefunden, vielmehr enthält dieser nur eine Ausgleichung des Ausfalls für die Befreiung der Ehegatten dadurch, daß der Steuersatz für Descendenten der Geschwister von zwei auf drei Prozent erhöht worden ist.

Indem ich mich beehre, Abschrift des betreffenden Passus des Staatsministerial-Sitzungs-Protokolls anzuschließen,[1]) stelle ich anheim, ob Ew. Excellenz daraus etwa Veranlassung nehmen wollen, dem Königlichen Staatsministerium ein entsprechendes Votum vorzulegen.“[2])

17. Oktober 1872. Nach Inhalt eines gleichfalls an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon gerichteten Schreibens des Geh. Regierungsraths Wagener vermißte Fürst Bismarck in dem Gesetzentwurf, betr. die Reform der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer, Bestimmungen wegen der Einziehung der Einkommensteuer, soweit es sich um das Einkommen aus Aktienbesitz handelt. Der Kanzler verlangte, daß hier nach englischem Muster die Steuer direkt bei den betreffenden Aktien-Gesellschaften erhoben werde, „da ohne eine entsprechende Bestimmung eine den veränderten Vermögensverhältnissen korrespondirende Erhöhung der Einkommensteuer mehr oder weniger illusorisch bleiben wird.“[3])

---

einer vollständigen Revision der Stempelgesetze zunächst in Betreff eines der wichtigsten Theile der letzteren, des Erbschaftsstempelwesens, zu erledigen. Vgl. wegen des Gesetzentwurfs und seines Inhalts die Drucksache des Abgeordnetenhauses Nr. 12, III. Session der XI. Legislaturperiode 1872–1873.

[1]) Die betreffende Stelle des Protokolls lautet: „Anlangend den sachlichen Inhalt des Gesetzes, so sprach der Herr Ministerpräsident seine Ansicht dahin aus, daß angesammeltes Vermögen ein besonders geeigneter Gegenstand für die Besteuerung sei und daß dasselbe am sichersten zu treffen und zu veranlagen sei, wenn es, wie bei Gelegenheit eines Todes oder Erbfalles, klar gelegt werden könne und müsse. Nach seiner Ansicht sei deshalb für die fernere Behandlung dieses Gegenstandes der Gesichtspunkt festzuhalten, daß die Erbschaftssteuer auch in Deutschland nach Analogie der anderen europäischen Kulturstaaten behandelt werde, so daß dieselbe wesentlich höhere Erträge brächte und die Prozentsätze namentlich bei denjenigen Graden und Uebergängen gesteigert würden, wo die Vermögensübertragung nicht von Hause aus auf Recht und Pflicht beruhe.“

[2]) Graf Roon entspricht der Anregung (Votum an das Staatsministerium vom 22. Oktober 1872). Das Staatsministerium beschließt indessen auf Antrag des Finanzministers von der seitens des Ministerpräsidenten vorgeschlagenen Erhöhung des Tarifs Abstand zu nehmen.

[3]) Der dem Abgeordnetenhause demnächst vorgelegte Gesetzentwurf, wegen

Digitized by Google

106.

29. Januar 1873. **Schreiben[1]) an den Ministerpräsidenten Grafen von Roon, betreffend den Bau und die Richtung einer Bahn von Hagenow nach Oldesloe. Nachtheile der Zentralisation verschiedener privater Bahnkomplexe zu Einer Verwaltung. Nachtheile derartiger Fusionen.**

„Nach Inhalt der zu Eurer Excellenz Kenntnißnahme hier abschriftlich angeschlossenen Mittheilung vom 10. d. M. glaubt der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sich zu Gunsten der von der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft für den Ausbau der Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe in Vorschlag gebrachten Richtung über Ratzeburg für den Fall aussprechen zu sollen, daß durch die Ablehnung des fraglichen Vorschlags das Zustandekommen der von der Hamburger Direktion mit der freien Stadt Lübeck und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft geschlossenen Verträge über den Ankauf der Lübeck-Büchener Eisenbahnen gefährdet werden sollte.

Für Lauenburg habe ich mich bereits zu wiederholten Malen — auch dem Herrn Minister für Handel 2c. gegenüber — dahin ausgesprochen, daß der Richtung der qu. Bahn über Mölln, da die Linie über Ratzeburg eine künstliche wäre, der Vorzug gegeben wird, und werde hieran auch gegenwärtig, im Interesse Lauenburgs, festhalten.

Was das Zustandekommen der von der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mit dem Senate der freien Stadt Lübeck und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft über den Ankauf der Lübeck-Büchener Eisenbahnen geschlossenen Verträge betrifft, so vermag ich der in dem anliegenden Schreiben vom 10. d. M. geäußerten Ansicht, daß eine derartige Zentralisation verschiedener Bahnkomplexe zu einer Verwaltung für nützlich zu erachten und deshalb zu befördern sei, nicht beizupflichten; ich bin vielmehr der Meinung, daß den in mehreren analogen Fällen von dem Königlich

---

Abänderung des Gesetzes, betr. die Einführung einer Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer, vom 1. Mai 1851 (Druckſache No. 9, XI. Legisl.-Periode, III. Session 1872—1873) enthielt eine Bestimmung wegen indirekter Erhebung der Einkommensteuer aus Aktienbesitz nach englischem Muster nicht.

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister für Lauenburg.

Digitized by Google

preußischen Handelsministerium zugelassenen Fusionen dieser Art, durch welche die Konkurrenz ausgeschlossen resp. geschwächt und die Eisenbahnmonopole mächtiger und den Interessen des Publikums noch nachtheiliger werden als bisher, grundsätzlich entgegen zu treten ist.

Eure Excellenz erlaube ich mir zu ersuchen, auf die Erledigung dieser Angelegenheit von Seiten der Königlich preußischen Regierung in dem vorbezeichneten Sinne hinwirken und mich mit einer Rückäußerung darüber demnächst versehen zu wollen." [1])

107.

30. Januar 1873. **Schreiben an das Königliche Staatsministerium, betr. Gründe gegen den Verkauf der Königlichen Eisengießerei in Berlin und für die thunlichste Beibehaltung dieses sowie der sonstigen fiskalischen Grundstücke daselbst.**

„Das abschriftlich angeschlossene Schreiben des Herrn Ministers für Handel ꝛc. vom 24. d. M., wonach der Verkauf der hiesigen Königlichen Eisengießerei in Aussicht genommen ist, giebt mir Veranlassung, in meiner Eigenschaft als Mitglied des Königlichen Staatsministeriums mein Bedenken dagegen auszusprechen, daß ein so bedeutender Grundstückskomplex [2]) wegen augenblicklich davon zu hoffenden Geldertrages und weil der Ertrag des darauf befindlichen Etablissements dem Schätzungswerthe des Grundstücks nicht entspricht, veräußert werde. Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, daß die Zahl der im Innern Berlins noch befindlichen fiskalischen Grundstücke eine verhältnißmäßig geringe ist. Mag auch eine Nothwendigkeit der Errichtung neuer öffentlicher Gebäude für den Augenblick nicht vorliegen, so wird ein entsprechendes Bedürfniß sich doch meines Erachtens über kurz oder lang unfehlbar geltend machen.

Es empfiehlt sich deshalb nicht, die wenigen, im Besitz des Fiskus befindlichen Grundstücke noch zu verringern, zumal wenn, wie im vorliegenden Falle, das zu veräußernde Areal nicht allzu entfernt von den Haupt-

[1]) Das Staatsministerium trat dem Antrage des Fürsten Bismarck in Betreff der Ablehnung der Bahnlinie über Ratzeburg bei.

[2]) Das ca. 18 Morgen große, an der Invalidenstraße gelegene Grundstück repräsentirte nach einer vorliegenden Schätzung einen Werth von mehr als einer Million Thaler, während der Ertrag der Eisengießerei im Durchschnitt der letzten 3 Jahre nur ca. 20000 Thlr. betrug.

Digitized by Google

verkehrsadern der Residenz und von demjenigen Stadttheile belegen ist, in welchem die meisten Ministerien 2c. sich befinden. Dazu kommt noch die Erwägung, daß bei dem stetig fortschreitenden Wachsthum der Bevölkerung der Stadt und der damit Hand in Hand gehenden Wohnungsnoth die Regierung wohlthut, sich die Möglichkeit offen zu halten, Dienstwohnungen für Beamte in einem Stadtviertel erbauen zu können, das, wie schon angedeutet, von den Sitzen der verschiedenen Centralbehörden nicht allzufern liegt.

Indem ich hiernach den Verkauf der Königlichen Eisengießerei widerrathe, erlaube ich mir das Königliche Staatsministerium zu ersuchen, die Angelegenheit in einer der nächsten Sitzungen zur Berathung stellen zu wollen. Den Herrn Minister für Handel 2c. habe ich unter Mittheilung einer Abschrift dieses Schreibens ersucht, den zum Behufe des Verkaufs getroffenen Einleitungen inzwischen keinen Fortgang zu geben." [1])

108.

5. Februar 1873. **Votum zu dem Antrage des Abgeordneten von Brandt[2]), betreffend die Ergänzung der Eisenbahn-Anleihe durch Einstellung einer Position für die Masurische Eisenbahn. Die staatliche Erwerbung der von Berlin ausgehenden Hauptlinien und die Durchbrechung des Monopols der großen Privatbahnen das Ziel der Eisenbahnpolitik.**

In den Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, seien nur Eisenbahnen aufgenommen, deren Ausführung im Gesammtinteresse des Staates liege; die Masurische Eisenbahn habe mehr eine provinzielle Bedeutung; durch deren

[1]) Das Staatsministerium beschließt am 8. Februar 1873, von dem Verkauf des Grundstücks der Königlichen Eisengießerei Abstand zu nehmen, wegen Verwendung desselben zu anderen Dienstzwecken zunächst einen übersichtlichen Plan aufzustellen und den Handelsminister zu ersuchen, in dieser Beziehung mit den betheiligten Ressortchefs in Kommunikation zu treten. — Demnächst (Dezember 1873) wird die Vertheilung des Eisengießerei-Grundstücks zu Gunsten der Projekte der Erbauung des geologischen Instituts, der Bergakademie, des naturwissenschaftlichen Museums und des landwirthschaftlichen Lehr-Instituts beschlossen.

[2]) Der Antrag, für die gedachte Bahn noch 6 Millionen Thlr. einzustellen, war in der Kommission des Abgeordnetenhauses für die Eisenbahnanleihe gestellt worden.

Digitized by Google

Hinzufügen werde der Charakter des qu. Gesetzentwurfs alterirt und dem Hinzuströmen provinzieller Projekte die Thür geöffnet. Eventuell werde er im Interesse der Provinz Pommern derartige Anträge stellen. Nach seiner Ansicht sei die Eisenbahnpolitik der Staatsregierung zunächst und vor Allem darauf zu richten, die von Berlin ausgehenden Haupt-Eisenbahnlinien in die Hand zu bekommen und das Monopol der bestehenden großen Eisenbahn-Korporativmächte durch Anlegung von Konkurrenzbahnen zu brechen. [1])

109.

1. März 1873. **Schreiben [2]) an den Ministerpräsidenten Generalfeldmarschall Grafen von Roon, betreffend die Grundsätze, nach welchen künftig das Eisenbahnwesen geleitet werden soll. Beurtheilung der bisherigen Verwaltung. Würdigung der verschiedenen Aufgaben der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums. Die Aufsicht über die Privateisenbahnen ist schwierig zu handhaben und steht in oberer Instanz dem Reiche zu. Verwirklichung der Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen. Eine nachdrücklichere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts geboten. Grundsätze, nach welchen das Konzessionswesen und der Staatseisenbahnbau aufgefaßt werden sollen. Förderung der Herstellung einer staatlichen Konkurrenz für die Privatbahnen. Die größeren Verkehrslinien sollte der Staat ausführen. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantirter Zweigbahnen bestehen. Veröffentlichung der Grundsätze für die Behandlung von Konzessions-Anträgen.**

„In Anknüpfung an die mündlichen Verhandlungen in der heutigen Staatsministerial-Sitzung erlaube ich mir Ew. Excellenz die nachstehenden Anträge mit dem Ersuchen vorzulegen, dieselben dem Königlichen Staatsministerium zur Berathung und Beschlußnahme unterbreiten zu wollen.

[1]) In dem Gesetze vom 17. Juni 1874, betr. die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 50 600 000 Thlrn. zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, war die Masurische Eisenbahn nicht aufgenommen.

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Digitized by Google

Ich habe im Laufe der Jahre bereits vielfach Gelegenheit gehabt, bei den Berathungen des Staatsministeriums über die staatliche Behandlung der Eisenbahnfrage meinen, von den bisher vom Königlichen Handelsministerium befolgten Grundsätzen abweichenden Ansichten Ausdruck zu geben.

Wenn ich bisher meinem Dissense einen stärkeren Ausdruck als den eines abweichenden Votums in einzelnen Fragen [1]) nicht gegeben habe, so bin ich dabei von der Ueberzeugung geleitet worden, daß die unter schwierigen Verhältnissen geschaffene und unter wechselnden politischen Eindrücken befestigte politische Solidarität des Staatsministeriums von mir nach den mir bekannten Intentionen Seiner Majestät des Königs wegen solcher Fragen, die eine allgemeine politische Bedeutung nicht hatten, nicht in Frage zu stellen war.

Diese Rücksicht fällt fort, wenn jetzt Seine Excellenz der Herr Graf von Itzenplitz, der seit zehn Jahren an den großen politischen Arbeiten der Regierung seinen vollen Antheil genommen hat, aus seiner Stellung als Handelsminister scheidet, [2]) und die Rücksicht auf die persönliche Ueberzeugung eines langjährigen Kollegen für mich nicht mehr maßgebend bleibt.

Ich benutze daher diese Gelegenheit, um bezüglich der Eisenbahnverwaltung die Grundsätze darzulegen, nach denen ich vorschlage, das Ressort des Handelsministeriums bezüglich der Eisenbahnen in Zukunft zu leiten,

---

[1]) Getreu den Grundsätzen, welche nach der Einleitung für die Herstellung der Sammlung maßgebend gewesen sind, hat man bisher aus der größeren Zahl solcher abweichenden Voten nur eine Anzahl charakteristischer Fälle aufgenommen. Vgl. Urk. 84, 89, 91, 92, 93, 100, 106.

[2]) Der bisherige Handelsminister Graf von Itzenplitz, welcher im März 1862 zunächst in das landwirthschaftliche Ministerium, zu Ende des Jahres in das Handelsministerium eingetreten war, hatte schon vor längerer Zeit den Wunsch zu erkennen gegeben, mit Rücksicht auf sein hohes Alter die Leitung seines Ministeriums, welches unter den damaligen Verhältnissen mehr als je eine frische und volle Kraft erforderte, anderen Händen übergeben zu können. Da jedoch zu Anfang des Jahres 1873 gegen seine Verwaltung mannigfache schwere Anschuldigungen erhoben worden waren, so hielt er es für eine Forderung der Ehre, nicht eher aus dem Amte zu scheiden, als bis er Gelegenheit gehabt, gegenüber der eingesetzten Untersuchungs-Kommission seine persönliche Amtsführung gegen jedes Bedenken zu rechtfertigen. Nachdem die Arbeiten der Kommission geschlossen waren, durfte der Minister durch die Ergebnisse derselben seinen Zweck für erreicht halten. Sein hiernach erneuertes Abschiedsgesuch wurde, unter dem Ausdruck der lebhaftesten Anerkennung für die langjährigen, in schwerer Zeit geleisteten Dienste, genehmigt. Der Unterstaatssekretär im Handelsministerium Dr. Achenbach wurde im Mai 1873 an seiner Stelle zum Handelsminister ernannt.

Digitized by Google

und von deren Beurtheilung für mich die Frage abhängig ist, ob ich eine fernere Mitverantwortung für die Leitung dieses Ressorts im Staatsministerium übernehmen kann.

Die Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums hat drei verschiedene Aufgaben, von denen bisher nur eine, meiner Ansicht nach, zweckentsprechend gelöst worden ist, und nach der bisherigen Verfassung der Behörde gelöst werden konnte.

Diese eine der drei Aufgaben aber ist die der Verwaltung der im Eigenthum oder im Betriebe des Staates befindlichen Bahnen. [1]) Diese Seite der Sache lasse ich aus der Besprechung; sie entzieht sich meiner Beurtheilung, und die darüber bekannt gewordenen Resultate sind befriedigend.

Die zweite Aufgabe ist aber die der Aufsicht über die nicht im staatlichen Betriebe befindlichen Eisenbahnen. In dieser Beziehung ist die Stellung der Eisenbahn-Abtheilung den Privatbahnen gegenüber schon um deswillen eine schwierige, weil dieselbe Behörde zugleich Konkurrent und Aufsichtsinstanz für die Privatbahnen ist. Dieses Verhältniß verhindert es, daß die Entscheidungen der Aufsichtsbehörde jederzeit für unparteiische gehalten werden und setzt die Aufsichtsbehörde zugleich in die Lage, bei Regelung der unvermeidlichen gegenseitigen Betriebsbeziehungen von den Privateisenbahnen Rücksichten auf den fiskalischen Betrieb zu verlangen, zu deren Erzwingung sie das Aufsichtsrecht in Anwendung bringen kann, und auf der anderen Seite den Privatbahnen Rücksichten erweisen zu müssen, um die Gegenseitigkeit herzustellen. Die Abwägung des dabei Gegebenen oder Empfangenen ist nicht immer mit voller Genauigkeit möglich, und der an sich vielleicht berechtigte Wunsch, bestimmte Einrichtungen des Verkehrs durchzuführen, übt nothwendig Einfluß auf die Abwägung des dabei in Mitte liegenden staatlichen Vortheils und auf die Entschließungen im Gebiete des Aufsichtsrechts.

Die Reichsverfassung weist darauf hin, daß die Aufsicht in oberer

[1]) Die preußischen Staatsbahnen hatten in den Jahren 1862—1870 um 665 Meilen zugenommen, wovon auf das altpreußische Ländergebiet 381 Meilen entfielen. In den Jahren 1871—1872 bezifferte sich der Zuwachs auf ungefähr 100 Meilen. Nach dem Rechnungsabschlusse von 1871 sollten die Staatsbahnen einen Ertrag von 14521768 Thlrn. gewähren; sie lieferten 16596134 Thlr., also über den Etatsanschlag einen Ueberschuß von 2074366 Thlrn.

Digitized by Google

Instanz dem Reiche zuständig ist. Aber die wesentlichsten Bestimmungen des siebenten Abschnitts der Reichsverfassung[1]) sind bisher ein todter Buchstabe geblieben.[2]) Der Artikel 17 der Reichsverfassung weist die Ueberwachung der Ausführung der Reichsgesetze, zu denen in erster Linie die Verfassung des Deutschen Reichs gehört, Seiner Majestät dem Kaiser zu und macht den Reichskanzler für die Anordnungen Seiner Majestät verantwortlich. Es ist daher meine Aufgabe als Reichskanzler, dieser Verantwortlichkeit dadurch zu genügen, daß ich mich bemühe, die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen ihrer Verwirklichung näher zu bringen.

Abgesehen hiervon bin ich der Meinung, daß das bisher dem Königlichen Handelsministerium zustehende Aufsichtsrecht mit dem Nachdruck, der im Interesse des Publikums nothwendig scheint und der in einer früheren Periode der Verwaltung des Handelsministeriums nicht gefehlt hat, in den letzten zehn Jahren nicht ausgeübt worden ist. Zum Zeugniß dafür berufe ich mich einstweilen nur auf die vielfachen und öffentlich hinreichend besprochenen Beschwerden des Publikums über die Unregelmäßigkeit und die Gefahren, welchen die Beförderung von Personen und Waaren auf den Privatbahnen unterlegen hat. Ich weiß nicht, in welcher Anzahl Beschwerden des Publikums bei dem Handelsministerium eingegangen sind,[3]) aber ich glaube nicht, daß die Anzahl und die Bedeutung der eingegangenen Beschwerden einen Maßstab für den Umfang jener Uebelstände wird abgeben können, da im Ganzen nur wenig Leute gefunden werden, welche die Zeit und die Muße haben, nach überstandenen Verdrießlichkeiten den Weg einer amtlichen Beschwerde zu betreten, und weil Geschäftsleute in der Regel lieber die sie betreffenden Unannehmlichkeiten schweigend ertragen, als daß sie sich durch eine Beschwerde das Uebelwollen einer mächtigen Verwaltung zuziehen, auf deren guten Willen sie durch ihre Verkehrsverhältnisse angewiesen sind. Die Mißstimmung über Uebelstände der Art, welche man dem Mangel an Aufsicht von Seiten der Regierung zuschreibt, bleibt nichts destoweniger für das Ansehen der Regierung selbst ein bedenklicher Faktor,

[1]) Vgl. S. 141 Note 1.

[2]) Vgl. hierüber Urk. 89, 91 u. 93.

[3]) Im darauf folgenden Jahre trug Fürst Bismarck dafür Sorge, daß er von dem Inhalte solcher Beschwerden Kenntniß erhielt. Vgl. Urk. 116.

Digitized by Google

dessen Gewicht sich bei vorkommenden Gelegenheiten, wie das gegenwärtig der Fall ist, durch einen Ausbruch des allgemeinen Unbehagens sehr fühlbar macht.

Die dritte Attribution der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums ist bisher thatsächlich darin geübt worden, daß die Ablehnung oder Ertheilung von Eisenbahn-Konzessionen, sowie die Modalitäten der letzteren ziemlich ausschließlich und selbständig von Seiten des Handelsministeriums erfolgte. Daß dieser thatsächliche Zustand mit unseren staatsrechtlichen Einrichtungen nicht im Einklang war, geht aus dem ganz neuerlich reproduzirten Staatsministerialbeschluß vom 30. November 1838 hervor. Durch denselben waren vor nun mehr 34 Jahren Einrichtungen von solcher Zweckmäßigkeit getroffen, daß man mit ziemlicher Gewißheit annehmen kann, es würden wesentliche Beschwerden gegen das Konzessionswesen[1]) und namentlich solche, wie sie heut in genereller Tendenz zur Verdächtigung von Regierungs-Organen vorliegen, gar nicht zum Ausdruck gekommen sein, wenn jene, soviel bekannt, niemals aufgehobenen Bestimmungen von 1838 jederzeit beobachtet worden und früher öffentlich bekannt gewesen wären.

Das Staatsministerium hat bereits beschlossen, diesem Uebelstande durch Rückkehr zu den Grundsätzen von 1838 abzuhelfen.[2]) Immerhin

[1]) Zur Untersuchung derselben wurde durch Allerh. Botschaft v. 14. Febr. 1873 eine mit umfassenden Vollmachten ausgestattete Kommission eingesetzt. Des Königs Auffassungen und Absichten bei Niedersetzung dieser Königlichen Untersuchungs-Kommission begegneten sich mit denen des gesammten Staatsministeriums. Die Provinzial-Korrespondenz v. 19. Febr. 1873 Nr. 8 schrieb hierzu: „Mit dem jetzigen Präsidenten des Ministeriums Grafen von Roon stimmte der frühere Ministerpräsident Fürst von Bismarck in Bezug auf die unabweisliche Pflicht eines energischen Vorgehens Hand in Hand mit der Landesvertretung vollkommen überein. Das große Vertrauen, welches derselbe auf Grund langjähriger persönlicher und amtlicher Kenntniß dem zunächst betroffenen Beamten widmete, hielt ihn nicht zurück, war ihm vielmehr ein noch dringenderer Anlaß, um der Person ebenso wie um des allgemeinen Staatsinteresses willen die gründlichste und eingehendste Prüfung und Untersuchung der erhobenen Anklagen zu wünschen und zu betreiben. Der Handelsminister Graf von Itzenplitz hielt es am Abend einer langjährigen treuen und gewissenhaften Wirksamkeit seinerseits für eine unbedingte Ehrensache, sich und seine Amtsführung von jedem sittlichen Vorwurf gerechtfertigt zu sehn. In voller Einmüthigkeit wurden die Beschlüsse der Staatsregierung gefaßt, nach welchen eine Königliche Kommission unter Betheiligung des Landtags die Untersuchung der hervorgetretenen Mißstände führen soll."

[2]) Auf den Antrag des Staatsministeriums ordnete der König zunächst an, daß alle Anträge auf Konzessionirung von Eisenbahnen in Gemäßheit der oben erwähnten Bestimmungen künftighin ohne Ausnahme der Prüfung und

Digitized by Google

aber werden die Prinzipien, nach welchen das Konzessionswesen und der Staatseisenbahnbau von dem Handelsministerium in Zukunft aufgefaßt werden, von gewichtigem und in vielen Fällen entscheidenden Einflusse auf die Entschließungen des Staatsministeriums bleiben. Ich erlaube mir daher auch in dieser Beziehung die Zielpunkte in Kurzem darzulegen, nach welchen meines Erachtens die Eisenbahnpolitik der Regierung in Zukunft zu leiten sein würde.

Ich habe schon seit Jahren wiederholt im Verein mit Ew. Excellenz darauf hinzuwirken gesucht,[1]) daß im Interesse des Publikums die Herstellung konkurrirender Eisenbahnlinien in den Hauptrichtungen des Verkehrs gefördert werden möchte.[2]) Die monopolistischen Rechte, welche einer jeden Eisenbahnverwaltung durch die staatliche Konzession verliehen werden, sind an und für sich so groß, daß neben der betreffenden Linie jede andere bisher bestandene Verkehrseinrichtung nothwendig verschwindet, und der Verkehr gezwungen ist, sich in der betreffenden Richtung der Eisenbahn zu bedienen. Die Art, in welcher die vom Staate verliehenen Rechte von einer Eisenbahnverwaltung ausgebeutet werden, läßt sich auch bei einer schärferen Ausübung des Aufsichtsrechts, als bisher bei uns stattfand, nicht so genau kontroliren, daß das verkehrende Publikum in demselben Maße, wie in früheren Zeiten vor Einrichtung der Eisenbahn, vor willkürlichen Beeinträchtigungen durch eine exclusive Transport-Verwaltung geschützt werden könnte. Nur in der Herstellung konkurrirender Linien in der-

---

Bewilligung oder Ablehnung des gesammten Staatsministeriums unterliegen sollen. (Provinzial-Korrespondenz v. 5. März 1873 Nr. 10.) In der Landtagssession 1873/74 legte die Staatsregierung dem Abgeordnetenhause ein Gesetz vor, welches das Eisenbahn-Konzessionswesen reguliren sollte. Die Vorlage wurde aber nicht einmal einer ersten Lesung gewürdigt, trotzdem der Entwurf noch ziemlich zu Anfang der Session vorgelegt worden war. Der Handelsminister Dr. Achenbach hielt es hierauf für richtiger, das Abgeordnetenhaus mit dieser Frage nicht weiter zu befassen, vielmehr den Entwickelungsgang abzuwarten, welchen die Reichsgesetzgebung nehmen würde. (Vgl. die Rede des Handelsministers Dr. Achenbach in der Sitzung des Abgeordnetenhauses v. 29. März 1876.) Diese letztere aber sollte sich nach den Intentionen des Fürsten Bismarck mit dem Konzessionswesen im Allgemeinen nicht beschäftigen. Vgl. Urk. 128.

[1]) Vgl. Urk. 43.

[2]) Es wird kaum nöthig sein, daran zu erinnern, daß die nachstehenden Ausführungen nur die Privatbahnen unter sich im Auge haben. Auf das Staatsbahnsystem angewendet, würden dieselben zu unrichtigen Schlüssen führen. Der Wortlaut der folgenden Ausführungen des Fürsten Bismarck schließt übrigens jede falsche Deutung aus.

Digitized by Google

selben Richtung läßt sich eine weitere Bürgschaft für den Schutz finden, auf welchen der allgemeine Verkehr unter allen Umständen Anspruch hat. Die Möglichkeit, eine solche Konkurrenz verschiedener Verwaltungen herzustellen, hat sich für die größeren Verkehrslinien wiederholt dargeboten, ohne daß sie jederzeit benutzt worden wäre. In einigen Fällen ist sie durch Fusionen verschiedener Bahn-Konzessionen illusorisch geworden.[1]) Aber auch da, wo solche Fusionen in äußerlich greifbarer Form verhindert werden,[2]) bleibt für zwei mit einander konkurrirende Privatgesellschaften immer die Möglichkeit bestehen, daß sie sich thatsächlich, in einer amtlich nicht anfechtbaren Form, verständigen und fusioniren. Diesem Uebelstande läßt sich nur durch Herstellung staatlicher Konkurrenz abhelfen.

Ich betrachte es als eine Versäumniß der Staatsverwaltung, daß dieselbe nicht von Hause aus die größeren Verkehrslinien im Lande für staatliche Rechnung hat herstellen wollen. Wenn diesem Versehen jetzt nicht mehr oder doch nur mit großen Kosten abzuhelfen ist, so schuldet der Staat um so mehr dem Verkehr treibenden Publikum die Erbauung solcher staatlicher Konkurrenzbahnen, durch welche die Privatverwaltungen genöthigt werden können, dem Verkehr alle diejenigen Erleichterungen und diejenige regelmäßige und wohlwollende Behandlung zu gewähren, mit welchen ein verzinslicher Betrieb des Eisenbahntransports überhaupt verträglich ist.

Das bisherige Verfahren der handelsministeriellen Eisenbahnpolitik ist für solche Konzessionen, aus welchen sich ein konkurrirender Betrieb den bestehenden größeren Eisenbahngesellschaften gegenüber erwarten ließ, kein entgegenkommendes gewesen. In einzelnen mir bekannt gewordenen Fällen scheinen mir sogar die Bedingungen, von welchen die Konzessionirung abhängig gemacht worden ist, schwer verständlich. Meiner Ansicht nach genügt aber das Entgegenkommen für Konkurrenz-Konzessionen dem Staatszwecke noch nicht, sondern der letztere ist in dem den gerechten Ansprüchen des Publikums entsprechenden Maße nur dann erreichbar, wenn die größeren Eisenbahngesellschaften durch staatliche Konkurrenz zu der ihren Privilegien entsprechenden Rücksichtnahme auf das Publikum genöthigt würden.[3])

[1]) Vgl. Urk. 106.

[2]) Vgl. Urk. 117.

[3]) Daß die Konkurrenz von Privatbahnen ungünstige Wirkungen äußerte,

Digitized by Google

Eine weitere Frage, in welcher ich das bisherige Verhalten des Handelsministeriums dem Staatsinteresse nicht für entsprechend halte, betrifft die Ertheilung von Konzessionen unter staatlicher Zinsgarantie an solche Eisenbahngesellschaften, welche in Verbindung mit den garantirten Linien eine nicht garantirte ältere Aktienbahn betreiben, und für welche der garantirte Betrieb auf den Nebenbahnen das Mittel bildet, die Ausbeutung der Hauptbahn, von welcher die Aktionäre die Dividende beziehen, auf Kosten des Staates und seiner Garantie fruchtbarer zu machen, als sie sonst sein würde.[1]) Wenn eine Bahn, wie beispielsweise die Berlin-Stettiner, neben der Verwaltung der Stammbahn, von welcher die Aktionäre ihre Dividende beziehen, Zweigbahnen, welche an Ausdehnung länger sind, als die Stammbahn, unter Staatsgarantie verwaltet, und wenn es für sie finanziell vollständig gleichgültig ist, ob der Zuschuß des Staates zur Verwaltung der garantirten 1 % oder 5 % beträgt, so ist es damit, wie jeder Sachkundige zugeben wird, in die Hand einer solchen Gesellschaft gelegt, auf Kosten der Staatsgarantie den Nutzen der Stammbahn zu steigern, die Kosten des Betriebes derselben durch Ausbeutung der garantirten Zweigbahnen zu vermindern. Schon allein die Fähigkeit, das Betriebsmaterial der gesammten Bahnstrecken zu verwenden und abzunutzen, gewährt diese Möglichkeit.

Indem ich mir vorbehalte, bei mündlicher Erörterung der Frage im

---

hob auch der Abgeordnete Elsner von Gronow in der Abgeordnetenhausrede v. 23. März 1872 hervor. „Was von solchen Konkurrenzen — bemerkte er — zu halten ist, zeigt das bisherige Verhalten im Eisenbahnwesen; diese Konkurrenzen dauern eine kurze Zeit, dann tritt eine Koalition ein und die koalirten Gesellschaften beuten das Publikum gemeinsam aus. Eines der schlagendsten Beispiele in dieser Beziehung liefert England. In England waren im Jahre 1866 13 950 englische Meilen Bahn. Daselbst existiren bekanntlich gar keine Staatsbahnen, sondern man hat der Privatspekulation in dem Eisenbahnbau vollständig freien Spielraum gelassen. Diese 13 950 englische Meilen Eisenbahn wurden im Jahre 1866 von 353 Gesellschaften ausgebeutet. Was ist das Resultat gewesen? Sie haben sich Konkurrenz gemacht und haben sich gegenseitig geschädigt, so daß die Eisenbahnen schließlich einen sehr geringen Ertrag gaben; das haben sie gefühlt und haben sich nun vermöge 500 einzelner Parlaments-Gesetze insoweit geeinigt, daß im vorigen Jahre schon 12 221 Meilen in den Händen von 28 Gesellschaften vereinigt waren. Diese 28 Gesellschaften schreiben nun die Tarife den Gegenden vor, die sie durchziehen, wie es ihnen beliebt, so daß eine Menge Gegenden, die durch ihre natürliche Lage günstig gestellt waren, durch die Differenzialtarife, die diese Eisenbahnen eingeführt haben, sehr ungünstig gestellt worden sind."

[1]) Fälle dieser Art findet man in Urk. 100 u. 101.

Digitized by Google

Staatsministerium meine Motivirung und meine Anträge zu vervollständigen, ersuche ich Ew. Excellenz, das Königliche Staatsministerium zu veranlassen, vor der bevorstehenden Neubesetzung des Handelsministeriums meine nachstehenden, vorbehaltlich der Fassung hier nur prinzipiell angedeuteten Anträge in Berathung zu nehmen und sich womöglich vor der nächsten im Landtage zu erwartenden Diskussion der betreffenden Fragen über seine prinzipielle Stellung zu denselben schlüssig zu machen.

1. Trennung des staatlichen Aufsichtsrechts von der Verwaltung der vom Staate betriebenen Bahnen [1]) und Beantragung eines Reichsgesetzes behufs Einrichtnng einer Reichsbehörde, welcher die Ausübung der im Abschnitt VII der Reichsverfassung dem Reiche reservirten Befugnisse obliegt. [2])
2. Feststellung der Grundsätze, nach welchen in Konkurrenz mit den bisher bestehenden Privateisenbahnen die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes anzustreben sein wird.
3. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantirter Zweigbahnen bestehen, sobald die rechtliche Natur der getroffenen Abkommen diese Lösung irgend gestattet.
4. Amtliche Veröffentlichung der nach Maßgabe des Staatsministerialbeschlusses von 1838 neuerdings angenommenen Grundsätze für die Behandlung von Konzessionsanträgen". [3])

---

[1]) Die früheren Ausführungen lassen ersehen, daß Fürst Bismarck die Kombinirung beider Funktionen nur als eine schwierige Sache bezeichnete. Nachdem an Stelle der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums das Ministerium der öffentlichen Arbeiten getreten, die Leitung dieses Ministeriums in die Hände der ersten fachmännischen Kraft Deutschlands übergegangen und im Reichs-Eisenbahn-Amt eine außerhalb des Ministeriums stehende Aufsichtsbehörde geschaffen worden war, hat Fürst Bismarck keinen Anlaß mehr gehabt, das obige Postulat zu wiederholen.

[2]) Ueber die Errichtung dieses Amts durch Gesetz v. 27. Juni 1873 (R.G.Bl. S. 164) vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 69 u. 70. Vgl. auch unten 11. Sept. 1875.

[3]) Eine amtliche Veröffentlichung des betreffenden Staatsministerialbeschlusses hat m. W. nicht stattgefunden. — Es mag, nachdem vorstehend das die gesammte Eisenbahnverwaltung umfassende Programm des Fürsten Bismarck entwickelt worden ist, von Interesse sein, auch die Auffassung des neuen Handelsministers Dr. Achenbach kennen zu lernen. Wir entnehmen dieselbe einer Rede desselben bei Berathung über die Eisenbahnanleihe von 120 Millionen in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Mai 1873. Der Handelsminister erklärte sich zunächst als einen eifrigen Förderer der Idee, daß bei unserem Eisen-

Digitized by Google

bahn-Konzessionswesen das Ermessen eines einzelnen Mannes ausgeschlossen werde. „Zweitens würde auch ich eifrig alle Bestrebungen fördern, welche darauf gerichtet sind, die Staatseisenbahnen mit gleichem Lichte und gleichem Schatten zu behandeln, wie die Privateisenbahnen; ich wünsche die gleiche Aufsicht über alle nach denselben Grundsätzen. Die Frage aber, die im gegenwärtigen Augenblicke die Geister lebhaft entflammt, ist die: ob der Privateisenbahnbau oder Staatseisenbahnbau und -Betrieb herrschen, ob das eine System das andere ersetzen soll. Wir wissen Alle, daß für das System der Privateisenbahnen angeführt zu werden pflegt, daß der Staat nicht in der Lage sei, Gewerbe zu betreiben, und daß der Eisenbahnbetrieb mehr oder weniger unter dem Gesichtspunkte des Gewerbebetriebes aufgefaßt werden müsse. Wir wissen, daß auf Seiten der Anhänger des Privateisenbahnbaus und des Privateisenbahnbetriebs der Grundsatz in den Vordergrund gestellt wird, daß gewissermaßen die Quelle aller Verbesserungen die Konkurrenz sei. Wir wissen, daß darauf hingewiesen wird, daß Staatsunternehmungen im Ganzen genommen stets theurer zur Ausführung kommen, daß der Betrieb von Staatsunternehmungen in der Regel theurer ist, als derjenige von Privatunternehmungen. Auf der anderen Seite stehen die Verfechter des Staatseisenbahnbaus, welche behaupten, es handle sich nicht um einen Gewerbebetrieb, sondern um öffentliche Wege; nicht darum sei es zu thun, die Eisenbahnen zum Gegenstand der Spekulation zu machen, sondern sie zu Dienern des Verkehrs herzustellen. Es wird darauf hingewiesen, daß das Prinzip der Konkurrenz heut zu Tage bankerott gegangen sei, man verweist auf die stattfindenden Koalitionen, man erinnert an die Fusionen; den Verfechtern jener anderen Ansicht gegenüber, welche politische Mißerfolge weissagen, wenn der Staat den Eisenbahnbetrieb übernimmt, weist man auf die sozialen Uebelstände hin, welche die Ausdehnung des Aktienwesens auf dem Eisenbahngebiet bereits in unserm Lande herbeigeführt hat. Wie die Verhältnisse bei uns in Deutschland und speziell in Preußen liegen, glaube ich trotz dieser Gründe und Gegengründe, sind wir nicht einfach vor die Alternative gestellt, ob Privatbahn, ob Staatsbahn. Wir sehen, daß ein sehr bedeutendes und erhebliches Kapital in den Privateisenbahnen angelegt worden ist, wir wissen, daß ungefähr zwei Drittel aller Eisenbahnen sich in den Händen von Privatgesellschaften befinden. Wir sind jetzt in der Fülle des Geldes, es hat aber auch andere Zeiten gegeben, wo der Staat im Besitz geringer Mittel war, wo der Staat mit den größten Anstrengungen seinerseits nicht dahin hätte gelangen können, Eisenbahnen anzulegen, deren das Land doch nothwendig bedurfte. In diesen Zeiten war es das Privatkapital, welches nützliche Einrichtungen in unserem Lande hervorrief. Es ist nicht gewiß, wir haben es nicht in der Hand, ob nicht ähnliche Zustände staatlicher Kapitalarmuth wieder eintreten können, und wir werden dann gewiß sehr gern zurückgreifen auf die Energie, die Thatkraft und die Intelligenz der Privaten. Zweitens ist doch auch nicht zu vergessen, daß, wenn die Privatbahnen in der heutigen Zeit viele gewichtige Gegner haben mögen, andererseits eine Reihe nützlicher Einrichtungen gerade auf das Vorgehen der Privateisenbahngesellschaften in der Vergangenheit zurückzuführen ist. Wenn nun die Verhältnisse so liegen, so glaube ich allerdings, wird keine Regierung, wenigstens während der gegenwärtigen Generation, in der Lage sein können, vor die Landesvertretung einfach mit der Erklärung zu treten, oder umgekehrt, keine Landesvertretung vor die Regierung, indem sie sagt: Wähle, Staatseisenbahnbau hier, Privateisenbahnbau und -Betrieb dort! Ich betrachte dies als eine Frage, die für uns Alle ausgeschlossen ist."

Digitized by Google

110.

4. März 1873. **Votum, betreffend die Aufhebung der Stempelsteuer von Zeitungen und Kalendern. Opportunität einer solchen Maßregel. Würdigung der auf die Aufhebung abzielenden Kammerbeschlüsse. Gründe für die einstweilige Aufrechthaltung der Steuer. Muthmaßliche Folgen ihrer Beseitigung in Bezug auf die Presse.**

Vom finanziellen Standpunkte liege kein Grund für die Aufhebung der qu. Steuer [1]) vor. Es handle sich um eine seit langen Jahren bestehende Steuer, welche für die Betheiligten nicht drückend sei und ein Gewerbe betreffe, das zu begünstigen der Staat kein Interesse habe.

Ehe man diese Steuer aufgebe, wäre die unterste Stufe der Klassensteuer freizugeben oder andere Abgaben, z. B. das Chausseegeld, zu erlassen. Daß die in dieser Beziehung von der Staatsregierung in der vorigen Session gestellten Bedingungen ganz erfüllt seien, könne er nicht zugeben; aber auch wenn das der Fall, wäre die Regierung nicht genöthigt, die qu. Steuer aufzugeben. Was die Majorität des Abgeordnetenhauses verlange, sei noch nicht entscheidend, sondern es frage sich:

ob die Aufhebung der Staatsraison entspreche.

Das Abgeordnetenhaus sentire unter dem Drucke der Majorität der Presse; die Zeitungsunternehmer verdienten aber keine Begünstigung, da sie gegenwärtig mehr oder weniger in die Kategorie der Gründer gehörten. Diesen ein Geschenk auf Staatskosten zu machen, halte er nicht für gerechtfertigt. Bei der augenblicklichen Sachlage sei es um so weniger politisch richtig nachzugeben, als der Anstoß von ultramontaner Seite ausgehe. Er würde auch jetzt noch dem Landtage gegenüber den finanziellen Gesichtspunkt geltend machen, da es sich bei der qu. Steuer nicht um die angebliche Besteuerung der Intelligenz des Volkes und der Bildungsmittel handele, wie z. B. bei den Schulbüchern, sondern um die Besteuerung

a. der Inserate, also gewerblicher Objekte,

---

[1]) Vgl. Urk. 103. Die Aufhebung der Stempelsteuer war seit einer Reihe von Jahren von der Presse und der Landesvertretung wiederholt verlangt worden. Zuletzt war ein Antrag auf Aufhebung der Steuer im Abgeordnetenhause am 26. Febr. 1873 von dem Abgeordneten Bernards gestellt worden. (Haus der Abgeordneten, 11. Legisl.-Periode, III. Session 1872/73, Druckf. Nr. 250.)

Digitized by Google

b. der politischen Klopffechterei, welche den Hauptstoff der Zeitungen bilde.

In ihrem gegenwärtigen Zustande gewähre die Tagespresse weder für die Regierung, noch für die politische Bildung der Bevölkerung einen Nutzen, vielmehr das Gegentheil. Die Zeitungen wären gegenwärtig kein Bildungs- sondern ein Verbildungsmittel, das keine Begünstigung verdiene. Durch eine Aufhebung der Steuer würde der Zustand der Presse nicht besser werden, vielmehr sei der entgegengesetzte Erfolg zu erwarten; es würde eine Menge neuer kleiner, billiger Winkelblätter entstehen und dadurch die Presse noch mehr herabkommen. Die Aufhebung führe zu größerer Bereicherung ihrer Besitzer, die größere Wohlfeilheit würde nur noch die Konfusion vermehren.[1]) Event. würde er sich veranlaßt sehen, ein anderweites politisches Verfahren der Presse gegenüber in Vorschlag bringen zu müssen.[2])

---

[1]) Der Minister des Innern Graf zu Eulenburg bemerkte bei Beantwortung der S. 183 Note 1 erwähnten Interpellation im Abgeordnetenhause: „Der Standpunkt, auf welchen die Regierung sich dem Antrage gegenüberstellt, ist nicht sowohl ein politischer, namentlich preßpolitischer, als vielmehr der Standpunkt der allgemeinen finanziellen Rücksichten. Wenn die Besteuerung der Zeitungen nicht bestände, würden wir nicht in der Lage sein, Ihnen die Einführung derselben, etwa aus preßpolitischen Rücksichten zu proponiren. Wir geben die Beurtheilung darüber frei, ob die Einführung des Stempels für Zeitungen überhaupt eine richtige Maßregel war oder nicht. Wir stellen uns auf den Standpunkt, daß diese Stempelsteuer augenblicklich existirt, daß sie einen Betrag von ungefähr einer Million abwirft, und wir fragen uns: ist es zweckmäßig, ist es nothwendig, schon in diesem Augenblicke auf den Fortfall der Steuer hinzuwirken. (Folgt ein Hinweis auf die gar nicht übertrieben glänzenden Finanzaussichten). Ist es richtig, unter solchen Umständen eine Steuer abzuschaffen, die, wie ich behaupte und wie die Staatsregierung der Ansicht ist, nicht drückt? Ich kann die Argumente, die dafür angeführt worden sind, daß die Abschaffung dieser Steuer ein dringendes Bedürfniß sei, nicht vollständig gelten lassen. Erstlich sagen Sie, auf dem ganzen Gebiete der Steuergesetzgebung gäbe es kein solches Monstrum, wie die Stempelsteuer für Zeitungen, sie sei das illegitimste Kind. Ja, illegitime Kinder können oft sehr unbequem werden, aber ich meine, man hat deshalb kein Recht, sie aus der Welt zu schaffen." Vgl. auch die Bemerkungen des Ministers Camphausen über die Zeitungssteuer in dessen Abgeordnetenhausrede vom 3. Dez. 1873 und den Aufsatz: „Zeitungssteuer- und Preßgesetz in der Provinzial-Korrespondenz vom 10. Dez. 1873 Nr. 50.

[2]) Aufgehoben wurde der Zeitungsstempel in Preußen erst durch das Reichsgesetz über die Presse vom 7. Mai 1874, R.G.Bl. S. 65, woselbst sich im §. 30 Abs. 4 die Bestimmung findet: „Vorbehaltlich der auf den Landesgesetzen beruhenden allgemeinen Gewerbesteuer findet eine besondere Besteuerung der Presse und der einzelnen Preßerzeugnisse (Zeitungs- und Kalenderstempel, Abgaben von Inseraten ꝛc.) nicht statt."

Digitized by Google

3. April 1873. Fürst Bismarck regt im Schooße der Regierung eine Regelung und Beschränkung 1. des Koalitionsrechts,[1]) 2. des Vereinswesens und 3. der Freizügigkeit[2]) an. In erster Beziehung hob der Ministerpräsident hervor, daß nach seinen Wahrnehmungen bereits Versuche gemacht würden, auch die ländlichen Arbeiter zur Arbeitseinstellung zu bewegen. Deputationen strikender Arbeiter gingen von Berlin aus in kleine Städte und regten die dortigen Arbeiter auf. Diesen Besorgniß erregenden Symptomen gegenüber sei keine Zeit zu verlieren. Er wies darauf hin, daß der rapide Gang, den die Gesetzgebung seit 1867 genommen, bereits in den Kreisen ihrer Urheber zu mannigfachen Bedenken Anlaß gegeben habe. In Anknüpfung hieran hob Fürst Bismarck die

---

[1]) Nachdem gleichzeitig mit der Gewährung des Koalitionsrechts alle Strafbestimmungen gegen widerrechtliches Verlassen der Arbeit beseitigt und jedes polizeiliche Einschreiten zu Gunsten der Aufrechterhaltung bestehender Arbeitsverhältnisse unzulässig geworden, war den Arbeitgebern gegen Arbeiter, welche die Arbeit rechtswidrig verlassen, nur die Verfolgung ihrer civilrechtlichen Ansprüche geblieben. Diese aber wurde schon dadurch erschwert und in vielen Fällen unmöglich gemacht, daß es nach Aufhebung des Paßzwanges ein Leichtes geworden war, sich durch den Wechsel des Aufenthaltsortes der Klage zu entziehen. Aber auch abgesehen hiervon war die Rechtshülfe, welche dem Arbeitgeber in dem fraglichen Falle zur Verfügung stand, eine ungenügende, weil sich die Bestimmungen der Gewerbeordnung als unzureichend erwiesen hatten, eine schlennige und sachgemäße Erledigung der zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern entstandenen Streitigkeiten zu sichern. Gelang es trotz dieser Schwierigkeiten dem Arbeitgeber, gegen einen vertragsbrüchigen Arbeiter eine verurtheilende Entscheidung rechtzeitig zu erwirken, so war auch damit wenig gewonnen. Die Wiederaufnahme der Arbeit konnte nur durch ein schwerfälliges Verfahren erzwungen werden und hatte bei Widerwilligkeit des Arbeiters kaum je einen Werth. Wurde aber die Vollstreckung auf Leistung des Schadenersatzes gerichtet, so fehlte es bei dem Arbeiter meistens an der Möglichkeit zur Ausführung einer Exekution. Ein noch in demselben Jahre dem Reichstag vorgelegter Gesetzentwurf (Drucks. Nr. 198, 1. Legisl.-Per., IV. Sess. 1873) sollte den hiernach hervorgetretenen Bedürfnissen abhelfen, indem er einestheils die Behörden und das Verfahren in gewerblichen Streitigkeiten regelte, anderntheils die Strafbestimmungen der Gewerbeordnung in der angedeuteten Richtung vervollständigte und gleichzeitig die Bestimmungen über die Anwendbarkeit der Vorschriften der Gewerbeordnung auf das Bergwesen den hervorgetretenen Bedürfnissen entsprechend modifizirte. Ein zweiter dem Reichstag vorgelegter Gesetzentwurf (Drucks. Nr. 199, 1. Legisl.-Periode, IV. Sess. 1873) bezweckte die Anwendung der einzuführenden Strafbestimmungen wegen Kontraktbruchs auch in Bezug auf die land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Beide Gesetzentwürfe gelangten im Reichstag wegen Schlusses der Session nicht zur Berathung.

[2]) Eine Vertheidigung fand dagegen die Freizügigkeit noch im Frühjahr 1874 in einer Abgeordnetenhausrede des Ministers des Innern Grafen zu Eulenburg bei Berathung über den Etat der Berliner Polizei. „Ich halte die Freizügigkeit — so bemerkte derselbe — für etwas absolut Nothwendiges, und werde niemals dazu die Hand bieten, dieselbe nach irgend einer Richtung hin wieder einzuschränken.“ Vgl. auch Urkunde 28. März 1877.

Digitized by Google

schädlichen Folgen der durch Gesetze und Verwaltung oft stattfindenden Begünstigung der Auswanderung,[1]) namentlich für die Landwirthschaft, hervor.[2])

111.

11. April 1873. **Schreiben an den Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Einschränkung der öffentlichen Bauten. Mißverhältniß zwischen der Nachfrage nach Arbeit und den Arbeitskräften. Zurückstellung aller nicht dringenden staatlichen Bauten.**

„In Anknüpfung an die neuerlich stattgehabte Besprechung des Königlichen Staatsministeriums über die Lage des Arbeitsmarktes und die auf demselben gegenwärtig hervortretenden besorglichen Erscheinungen[3]) erlaube ich mir die folgende Mittheilung an Eure Excellenz zu richten:

Wie schon bei der erwähnten Besprechung von dem Herrn Staatsminister Delbrück und dem Herrn Finanzminister hervorgehoben worden, fallen die Uebelstände, welche auf dem Gebiete der ländlichen und städtischen Arbeit und namentlich des Bauwesens obwalten, weniger der Gesetzgebung als dem Mißverhältniß zur Last, welches durch das Uebermaß der Nachfrage für Arbeit im Verhältniß zu den vorhandenen Arbeitskräften eingetreten ist.

Die Lücken der neuen Gesetze, welche den Mißbrauch derselben gestatten, werden durch Vervollständigung der Straf- und Schutzgesetzgebung nach Möglichkeit gedeckt werden müssen. Für den Augenblick glaube ich aber, daß gerade der Staat aus höheren politischen Gründen den Beruf hat, seinerseits alle Anlagen, soweit er kann, zu vermeiden, welche durch weitere Steigerung der Nachfrage nach Arbeit das schon bestehende Mißverhältniß verschlimmern. Ich glaube deshalb, daß alle öffentlichen Bauten, welche nicht für die Landesvertheidigung oder sonst absolut unentbehrlich

---

[1]) Wegen der Beschränkung der Auswanderung s. S. 190 Note 1. Um dieselbe Zeit stellte auch die Provinzial-Korrespondenz administrative und gesetzgeberische Maßregeln gegen das Auswanderungswesen, mit besonderer Rücksicht auf die Bevölkerung in den ländlichen Bezirken, in Aussicht. Vgl. den Artikel „Zur Auswanderungsfrage" in der Nr. 33 vom 13. August 1873.

[2]) Vgl. auch die folgende Urkunde.

[3]) Vgl. S. 185.

Digitized by Google

sind, zunächst zurückgestellt werden sollten, um soweit als thunlich zu vermeiden, daß eine Steigerung des bestehenden Mißverhältnisses eintrete.

Wenn in Erwägung gezogen wird, welche Summe von Arbeitskräften die Festungsbauten und Eisenbahnanlagen, deren Ausführung bereits beschlossen, beziehungsweise genehmigt ist, für die nächste Zeit erfordern und dem schon übertriebenen Bedarf entziehen werden, so scheint mir das Resultat zu einer einstweiligen Beschränkung fernerweiter öffentlicher Bauten aufzufordern und eine entsprechende Einwirkung auf die politischen Bewegungen des Arbeitsmarktes in analoger Weise zu rechtfertigen, wie solche gegenüber schwierigen Lagen des Geldmarktes etwa in zeitweilig beschränkenden Maßnahmen der Bankverwaltung ihren berechtigten Ausdruck findet.“[1])

Mitte Mai 1873. Bei Vorlage des von einem Privat-Komitee ausgehenden Projekts des Baues einer Eisenbahn von Berlin über Schwerin und Lübeck nach Aschberg, einer Station der Ostholsteinischen Bahn zwischen Neumünster und Neustadt, bezeichnete es Fürst Bismarck als seiner Absicht entsprechend, daß die gedachte, ca. 40 Meilen lange Bahn nicht als ein Privatunternehmen, sondern vom Staate ausgeführt werde. Im Uebrigen werde an dem Gesichtspunkt festzuhalten sein, für jetzt[2]) keine Eisenbahnen zu genehmigen, deren Ausführung nicht für die Landesvertheidigung oder sonst absolut nothwendig sei. (Aktenvermerk vom 20. Mai 1873.)

112.

20. Mai 1873. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Grafen Königsmarck, betr. die kommissarischen Berathungen der ländlichen Arbeiterfrage. Theilnahme praktisch bewährter Sachkundiger bei Berathung wirthschaftlicher Gesetze.**

„Ew. Excellenz sind in dem Schreiben vom 17. d. M. in der Ange-

[1]) In Konsequenz der hier niedergelegten Grundsätze lehnte Fürst Bismarck es demnächst ab, die ihm vorgelegten Entwürfe zu dem Immediatbericht des Königlichen Staatsministeriums wegen Ertheilung der landesherrlichen Konzession zu den projektirten, zusammen eine Ausdehnung von 78 Bahnmeilen umfassenden Erweiterungen des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft jetzt mitzuzeichnen. (Schreiben des Fürsten Bismarck an den Grafen Roon vom 23. April 1873.)

[2]) Im Hinblick auf die Lage des Arbeitsmarktes vgl. die vorhergehende Note.

Digitized by Google

legenheit der Berathung der ländlichen Arbeiterfrage[1]) auf den Wunsch zurückgekommen, daß, außer Herrn von Blankenburg, ein Rath des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten zu den Konferenzen meinerseits kommittirt werden möge.

Ich bin dazu gern bereit, wenn ich auch die für mich bei der Wahl des Herrn von Blankenburg maßgebenden Gesichtspunkte[2]) nur aufrecht halten kann. Es scheint mir bei der Vorbereitung legislativer Vorlagen, welche tiefer in volkswirthschaftliche Verhältnisse eingreifen, ein unabweisliches Bedürfniß der Gesetzgebung zu sein, daß wir praktisch bewährte Sachkundige an der Vorberathung theilnehmen lassen, anstatt die Betheiligung auf die amtlichen Kreise zu beschränken.

Herr von Blankenburg kennt aus eigener Anschauung die in Frage kommenden Verhältnisse; er ist auch mit der Lage einer großen Anzahl Ausgewanderter bekannt und durch fortlaufende Korrespondenz über ihre Lage in Amerika unterrichtet.

Die Erörterung konsularischer und völkerrechtlicher Fragen ist mir mehr von nebensächlichem Interesse erschienen, auch wird, selbst wenn ein Rath des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten der Berathung beiwohnt, derselbe immer nicht in der Lage sein, die über ausländische Lokalverhältnisse etwa gewünschten Nachrichten ohne Rückfrage geben zu können."[3])

---

[1]) Wegen dieser Berathung vgl. die Provinzial-Korrespondenz vom 27. Aug. 1873 Nr. 35.

[2]) Bei der Wahl desselben war Fürst Bismarck hauptsächlich von dem Wunsche geleitet worden, „einen aus eigner Anschauung mit den Verhältnissen vertrauten und bewährten Sachkundigen an der Berathung theilnehmen zu sehen". Es entsprach der Absicht des Reichskanzlers, wenn von Blankenburg dabei seine eigenen Ansichten vertrat.

[3]) Als zweiter Kommissar des auswärtigen Ministeriums wird neben Herrn von Blankenburg der Wirkliche Legationsrath Reichardt designirt. Die kommissarischen Verhandlungen finden demnächst unter dem Vorsitze des Ministers für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten statt. Das Ergebniß derselben ist niedergelegt in einer Druckschrift, betitelt: „Verhandlungen der unter dem Vorsitze des Ministers für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Grafen von Königsmarck zusammengetretenen Konferenz zur Berathung über die ländliche Arbeiterfrage". Den Verhandlungen selbst sind Entwürfe beigelegt: a) eines preußischen Gesetzes, betreffend die ländlichen Arbeitsverhältnisse, b) eines Reichsgesetzes, betreffend die ländlichen Arbeitsverhältnisse, c) eines Gesetzes, betr. die Gründung neuer Ansiedelungen. — Fürst Bismarck griff in die weitere Berathung der Materie nicht ein. In nähere Erwägung wurde von der Regierung zunächst überhaupt nur der Gesetzentwurf, betreffend die Gründung neuer An-

Digitized by Google

113.

15. Oktober 1873. **Erlaß an das Reichskanzler-Amt, betr. die Veröffentlichung einer Verwarnung vor den gegen deutsche Auswanderer in deutschen Seehäfen mit chilenischem Gelde verübten Betrügereien. Stellung der Reichsregierung zur Auswanderungsfrage.**

„In dem Reichs- und Staatsanzeiger vom 29. v. M. ist mir ein Artikel aufgefallen, welcher die Auswanderer über das chilenische Geldwesen belehrt.[1])

Nach eingezogenen Erkundigungen beruht derselbe auf einem Reskripte der preußischen Herren Minister des Innern und des Handels an die Ober-Präsidenten, und dieses wieder auf einem Circular des Reichskanzler-Amts vom 22. August d. J. an sämmtliche deutsche Regierungen, in welchem der dringende Wunsch ausgesprochen wird, die deutschen Auswanderer vor Uebervortheilungen zu warnen.

Ich finde diese Aufforderung an die Bundesregierungen nicht motivirt und kann überhaupt eine derartige Verwendung von Zeit und Arbeitskraft als gerechtfertigt nicht betrachten. Die Thätigkeit der deutschen Behörden gehört den Angehörigen des Reichs, aber nicht denen, welche aufgehört

---

siedelungen, gezogen, im Uebrigen aber von einer Beschlußnahme über die ländliche Arbeiterfrage und von der Einbringung hierauf bezüglicher Vorlagen bei dem Landtage abgesehen, und das Ergebniß der Reichstagsverhandlungen über die demselben vorliegende Gewerbegesetznovelle (Vgl. S. 185 Note 1) abgewartet. Vgl. Urkunde 124.

[1]) Der betreffende, im nichtamtlichen Theil des Reichsanzeigers stehende Artikel lautet: „Es ist wiederholt der Fall vorgekommen, daß deutsche Auswanderer, welche sich in Chile niederzulassen beabsichtigen, beim Umwechseln ihrer Baarschaft im Einschiffungshafen von kleineren Wechslern Gold- und Silbermünzen der verschiedenen südamerikanischen Republiken ꝛc. von meist sehr alter und nicht mehr gangbarer Prägung, auf die Zusicherung ihrer Vollwichtigkeit und Kursfähigkeit, in Tausch genommen und dadurch die empfindlichsten Verluste erlitten haben. Die Uebervortheilung ist sogar soweit gegangen, daß den Auswanderern chilenische Goldmünzen, die vor der Zeit ihrer (im Jahre 1859 erfolgten) Einziehung 17½ Pesos Werth hatten, für 20 Pesos chilenischer Währung in Anrechnung gebracht worden sind. Die Möglichkeit der Verfolgung eines Ersatzanspruchs wegen der erlittenen Einbuße war in der Regel schon deshalb ausgeschlossen, weil den Beschädigten die Adressen der betreffenden Wechsler nicht im Gedächtnisse geblieben waren. Die nach Chile sich wendenden Auswanderer werden gut thun, ausschließlich die nachstehend unter Angabe ihres Werthes nach chilenischer Währung aufgeführten Münzsorten anzunehmen.“ (Folgt eine Aufzählung verschiedener Münzsorten).

Digitized by Google

haben es zu sein, indem sie sich freiwillig von ihrem Vaterlande lossagten. Verfügungen, wie die in Rede stehende, müssen den Klagen Vorschub leisten, welche auf Veranlassung neuerer Akte der Reichsgesetzgebung und der Thätigkeit vieler Konsuln laut geworden sind, daß die Reichsregierung die Auswanderung zum empfindlichen Schaden des Inlandes befördere." [1])

114.

18. November 1873, Reinfeld bei Barnow. Schreiben des Geh. Legationsraths Lother Bucher an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Scheele, betr. die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 Prozent.

„Ew. Hochwohlgeboren beehre ich mich den Bericht vom 16. d. Mts., Tariferhöhungen betreffend, [2]) nebst Anlagen zurückzusenden. Seine Durchlaucht beauftragt mich, seine Randbemerkungen in Folgendem zusammenzufassen.

Die Dringlichkeit vermöge er nicht anzuerkennen. Wenn überhaupt Erhöhungen stattfinden sollten, so müßten sie zuerst von Privatunternehmern ausgehen, dann von einzelnen Staaten. Am wenigsten erwünscht wäre ein Vorgehen Preußens mit seinen brillanten Finanzen; indessen könne er bei der Stellung, welche er zu den preußischen Geschäften eingenommen habe, daraus keine Kabinetsfrage machen. Nicht so vinkulirt würde er einem Antrage Badens gegenüber sein, sich abwehrend und Bedingungen machend verhalten. Keinenfalls würde er auf eine Erhöhung der Tarife für erste Lebensbedürfnisse — allerdings ein elastischer Begriff — eingehen. Er wolle diese Bedürfnisse vorläufig definiren als solche, welche zum täglichen Leben des gemeinen Mannes gehören. Für diese müsse das Reich den Pfennigtarif festhalten oder zu erreichen suchen. Die Erhöhung müsse anfangen mit dem Personengelde erster und zweiter Klasse und allenfalls mit dem Transport entbehrlicher Waaren. Gegen andere müsse das Reich und namentlich das Reichs-Eisenbahn-Amt sich absolut abwehrend verhalten. Als Reichskanzler verweigere er jede Mitwirkung; wie er sich als preußischer Minister verhalten werde, bleibe abzuwarten." [3])

---

[1]) Im August 1873 war die Ernennung eines Reichskommissars für das Auswanderungswesen erfolgt. Vgl. das Centralblatt für das Deutsche Reich S. 252. In einem Artikel vom 13. August 1873 besprach die Prov.-Korresp. die Mittel zur Verminderung der Auswanderung. Ein Verbot derselben befürwortete dieselbe nicht.

[2]) Dieser Bericht verbreitete sich über den von den preußischen Ressortministern ausgehenden Antrag, daß zunächst der Einpfennigtarif um 20 %, und vorbehaltlich weiterer Prüfung (dem Antrage der Privatbahnen entsprechend) auch die übrigen Gütertarifsätze gleichmäßig erhöht werden möchten.

[3]) Im Hinblick auf die prekäre Lage des Privateisenbahnbaues und die schwachen Betriebseinnahmen der deutschen Bahnen vermochte Fürst Bismarck seinen gegen die allgemeine Tariferhöhung erhobenen Einspruch auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten. Die Erledigung der Frage im Sinne einer interi-

Digitized by Google

115.

23. Januar 1874. **Votum zu dem Gesetzentwurf, betreffend eine anderweite Regelung des staatlichen Aufsichtsrechts über die noch vorhandenen Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen Provinzen. Bedürfniß einer solchen Maßregel wegen der Mängel in der Bewirthschaftung der betreffenden Wälder.**

„Mit den Zwecken des Gesetzentwurfs [1]) einverstanden, benutze ich diese Gelegenheit, um die Aufmerksamkeit des Staatsministeriums auf einen sachlich verwandten Gegenstand zu lenken. Nach häufig gemachten Wahrnehmungen wird die Bewirthschaftung der Gemeinde- und Institutenwaldungen in den östlichen Provinzen in der nachtheiligsten Weise betrieben und artet oft in volle Verwüstung des Waldbestandes aus, ohne daß die geeigneten Mittel vorhanden wären, von Seiten des Staats einem solchen Verfahren entgegenzutreten.

---

mistischen Erhöhung nur gewisser Tarife durch einen Zuschlag von höchstens 20 pCt. erfolgt durch Beschluß des Bundesraths vom 11. Juni 1874. Ueber diese neue Phase bemerkte der Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach in der Reichstagsrede vom 20. Januar 1875: Der Bundesrath hat sich den Erwägungen, welche in der Denkschrift an die Hand gegeben waren, nicht entziehen können, und sich am 11. Juni zu einem Beschlusse vereinigt, welcher zwei Dinge bestimmt: einmal, daß interimistisch eine Erhöhung der Gütertarife bis höchstens 20 Prozent, besondere Artikel ausgenommen, gestattet werden solle, und zweitens, daß für das Definitivum eine Erhöhung von durchschnittlich 20 Prozent nicht abgelehnt werden solle, vorausgesetzt, daß die Eisenbahnverwaltungen zu einer Tarifreform die Hand bieten, welche, wie man glaubte, vom deutschen Publikum lange ersehnt und auch selbst von den Eisenbahnverwaltungen als dringendes Bedürfniß empfunden wurde. Es wurde damals zwischen zwei Tarifsystemen die Wahl gestellt, zwischen dem sogenannten natürlichen System, welches in Elsaß-Lothringen zur Einführung gebracht ist, dem sogenannten Wagenraum- und Gewichtssystem, und einem anderen System, zu welchem sich die im März vorigen Jahres in Braunschweig versammelt gewesenen Eisenbahnverwaltungen vereinigt hatten, zu dem letzteren jedoch mit der Maßgabe, daß von einer Vorbedingung, von welcher die Eisenbahnverwaltung ausgegangen war, nämlich von der Zulassung von Ausnahmetarifen, neben dem festen System, abgesehen werden solle. Es wurde ferner von dem Bundesrath beschlossen, eine Enquete über die zweckmäßige Gruppirung der einzelnen Artikel in die nachgelassenen Spezialtarife und ebenso über die Tarifvorschriften, welche der Anwendung der Tarife zu Grunde lägen, zu veranstalten. Es sollten zu dieser Enquete Delegirte der Eisenbahnverwaltungen und des Handelsstandes zugezogen werden." — Wegen der weiteren Entwickelung s. Urk. 119.

[1]) Gemeint ist der Entwurf, woraus das preußische Gesetz, betr. die Schutzwaldungen und Waldgenossenschaften, v. 6. Juli 1875 (Preuß. Ges.S. S. 416) hervorging.

Digitized by Google

Das staatliche Aufsichtsrecht über die Gemeindewaldungen erstreckt sich — wie auch in den Motiven des vorliegenden Entwurfs hervorgehoben ist — in den Provinzen Preußen, Pommern, Posen, der Mark und Schlesien, nur auf die Genehmigung zu Veräußerungen und Veränderungen in dem Genusse der Nutzungen bei den städtischen, und zu Rodungen und außerordentlichen Holzschlägen bei den Waldungen der Landgemeinden; die Waldungen der letztern sind zum großen Theil im Wege der Spezialseparation bereits verschwunden. Die übliche Einwirkung ist aber ungenügend, um eine Verwüstung bestehender Waldungen durch falsche Bewirthschaftungsmethoden zu verhindern. Für die Verwaltung der den Instituten (Kirchen, Pfarren, Schulen ꝛc.) gehörigen Waldungen fällt in den genannten Provinzen aber selbst diese geringe Einwirkung fort, denn ein staatliches Aufsichtsrecht über solche Waldungen ist gesetzlich überhaupt nicht vorgeschrieben; die einzige Beschränkung in der Verwaltung und Benutzung solcher Waldungen liegt vielmehr in den allgemeinen Regeln über den Nießbrauch und den besonderen landrechtlichen Bestimmungen über Pfarrgüter, — beide jedoch reichen nicht hin, dem Staate einen nennenswerthen Einfluß auf die Bewirthschaftung zu sichern. Nach dem A.L.R. (Theil II, Tit. 11, §. 804) soll der Pfarrer den Pfarrwald „nach den Regeln der Forstordnung nützen." Mit dieser Verweisung auf die durchweg antiquirten, provinziellen Forstordnungen ist aber praktisch Nichts zu erreichen, und wird es daher auch den neuen, durch die Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 und die Synodal- und Kirchenordnung vom 10. September v. J. geschaffenen Organen an einer Handhabe für ihre Aufsichtsbefugniß fehlen. Für die zahlreichen Fälle endlich, in denen mit Wald bestandene Ländereien, die den Pfarrern als Hüteland überwiesen waren, und dann die oft sehr guten alten Holzbestände von einem gewissenlosen Nutznießer abgeholzt und durch Plaggenhieb verwüstet werden, fehlt dem Staate jedes Mittel, ein solches Verfahren zu verhindern, da der betreffende Nutznießer sich darauf berufen würde, jene Fläche nominell als Hütung und nicht als Wald erhalten zu haben, also auch nur zur Rückgewähr in hütungsfähigem Zustande, aber nicht als Wald, verpflichtet zu sein.

Diese Erwägungen lassen eine anderweite Regelung des staatlichen Aufsichtsrechts über die noch vorhandenen Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, der ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen

Digitized by Google

Provinzen, in dem Sinne eines größeren Einflusses auf ihre Bewirthschaftung und Verwaltung geboten erscheinen. Für die den Städten und städtischen Instituten gehörenden Waldungen ist ein gleiches Bedürfniß thatsächlich nicht hervorgetreten, die Bewirthschaftung ist vielfach sogar eine gute." [1])

116.

17. Mai 1874. **Erlaß[2]) an das Reichs-Eisenbahn-Amt, betr. die Gewinnung einer statistischen Uebersicht über die Beschwerden in Eisenbahnsachen.**

„Das Reichs-Eisenbahn-Amt ersuche ich um Vorlegung einer tabellarischen Nachweisung über die seit seiner Errichtung aus dem Publikum bei ihm angebrachten Beschwerden und über den Inhalt der auf diese Beschwerden von ihm getroffenen entgültigen Verfügungen. Es kommt mir dabei nicht auf eine eingehende Darlegung des Sachverhalts und der für die Entscheidung maßgebend gewesenen Gründe, sondern nur auf eine kurze Angabe des Gegenstandes der Beschwerde und der Art der Erledigung an. Mein Zweck ist lediglich der, statistische Uebersicht zu gewinnen.

In Zukunft wolle das Reichs-Eisenbahn-Amt mir allmonatlich eine gleiche Nachweisung mittheilen." [3])

117.

14. September 1874, **Votum, betreffend die Fusionirung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Nachtheile einer solchen Maßregel. Ankauf beider Linien durch den Staat.**

„In meiner Eigenschaft als Reichskanzler habe ich Veranlassung ge-

[1]) Das Staatsministerium erklärte sich mit der angeregten Regelung mit der Maßgabe einverstanden, daß auch die Waldungen der städtischen Gemeinden in Betracht zu ziehen seien, daß aber in dem vorliegenden Gesetzentwurfe auf jene Regelung nicht Bedacht zu nehmen sei, weil dessen Förderung dadurch noch mehr erschwert sein würde, als dies ohnehin der Fall gewesen. (Beschluß vom 25. Januar 1874.)

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Reichskanzler.

[3]) 27. Mai 1874. Das Reichs-Eisenbahn-Amt erstattet dem Fürsten Bismarck über seine bisherige Thätigkeit Bericht. Abgedruckt findet sich das betr. Aktenstück im Reichsanzeiger v. 1. Juni 1874 Nr. 126.

Digitized by Google

habt, mich über diese Angelegenheit unterm 26. Juni c. dahin auszusprechen,[1]) daß ich die Nachtheile, welche aus der Fusion konkurrirender Bahnen, zu denen die hier in Frage stehenden wichtigen Bahnen in eminentem Sinne gehören, im öffentlichen Verkehrsinteresse im Allgemeinen entstehen müssen,[2]) durch die seitens des Herrn Handelsministers für die Genehmigung der Fusion gestellte Bedingung als beseitigt nicht erachten könne, daß ich aber die Erwerbung beider Bahnen durch den Staat als die glücklichste Erledigung der Sache ansehen würde. Demzufolge habe ich mir zu empfehlen gestattet, die Entscheidung der Frage, ob die vollständige Fusion der in Rede stehenden Eisenbahnen zu genehmigen, sowie der Frage, ob die Aufhebung des die Fusion umgehenden und solche thatsächlich ersetzenden Abkommens der betreffenden Gesellschaften vom 23. August 1872 anzuordnen, bis zum Abschlusse der Ankaufsverhandlungen zu vertagen.

Nachdem ich von den Votis des Herrn Finanzministers vom 25. Juni und 2. Septbr. d. J. über den vorliegenden Fall Kenntniß erlangt und daraus ersehen habe, einerseits, daß die Aussichten auf den Ankauf der Bahnen sehr entfernte sind, andererseits, daß die beantragte Fusion nicht allein das Interesse des Publikums, sondern auch das finanzielle Interesse des Staates wesentlich bedroht, und daß eine durch die Ausführung des Betriebs-Ueberlassungsvertrags vom 23. August 1872 bereits erfolgte Schädigung des Fiskus als Garanten eines Reinertrags von 4 % der Halle-Casseler Bahn im hohen Grade wahrscheinlich ist, gebe ich meine Stimme dahin ab, daß das Staatsministerium beschließen wolle:

1. Das Ankaufsprojekt darf die Entscheidung über das Gesuch der Direktorien der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaften wegen staatlicher Genehmigung des Fusionsvertrags vom 24. Januar 1872 nicht länger aufhalten.
2. Die staatliche Genehmigung dieses Vertrags ist seitens des Staatsministeriums zu versagen, weil die Fusion beider Gesellschaften sowohl für den allgemeinen Verkehr als für den Fiskus wegen der vom Staate der Halle-Casseler Bahn gewährten Garantie Nachtheile zur Folge haben würde, deren Abwendung durch die Erfüllung der vom

[1]) Das betreffende Schreiben ist gezeichnet „Im Auftrage des Reichskanzlers: Scheele."

[2]) Vgl. über diese Frage oben S. 179.

Digitized by Google

Herrn Handelsminister vorgeschlagenen Bedingung nicht gesichert erscheint.

3. Der Herr Handelsminister ist zu ersuchen, die Ausführung des Betriebs-Ueberlassungsvertrags vom 23. August 1872 unverweilt einstellen zu lassen, nicht allein in Konsequenz der Verweigerung der Genehmigung der Fusion, sondern auch um deswillen, weil die Vereinigung des Betriebes beider Bahnen vor Erlangung der erforderlichen staatlichen Genehmigung des erwähnten Vertrags von Aufsichtswegen schon vor Beginn dieses Betriebes hätte verhindert und während seines Verlaufes nicht hätte geduldet werden sollen.
4. Das Staatsministerium unterstützt das vom Herrn Finanzminister an den Herrn Handelsminister gerichtete Ersuchen um Veranlassung einer gründlichen Untersuchung darüber, ob und inwieweit, sowie auf welche Weise durch die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft eine Erschwerung der Staatsgarantie für die Halle-Casseler Bahn künstlich herbeigeführt und Aehnliches seitens der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich ihrer mit Staatsgarantie versehenen Zweigbahnen geschehen ist. Selbst wenn dadurch keine genügende Grundlage für einen Entschädigungsanspruch des Fiskus gewonnen werden sollte, so werden dadurch doch die Uebelstände bloßgelegt werden, welche sich aus der Verbindung vom Staate garantirter Bahnen mit anderen Privatbahnen ergeben, und auf welche ich in meinem, über die von der Regierung zu befolgende Eisenbahnpolitik am 1. März 1873 an den damaligen Herrn Ministerpräsidenten gerichteten Schreiben[1]) aufmerksam gemacht habe." [2])

---

[1]) Vgl. Urk. 109.

[2]) Die preußische Regierung erklärte sich demnächst dahin, das Abkommen vom 23. August 1872 habe zu seiner Gültigkeit der staatlichen Genehmigung bedurft und diese Genehmigung sei nicht zu ertheilen. In der Frage, betreffend die Fusion der beiden Eisenbahn-Aktiengesellschaften wurde die Entschließung vorbehalten.

Digitized by Google

118.

3. Februar 1875. **Votum,[1]) betreffend den Entwurf einer Seuchenordnung für den preußischen Staat. Einholung des Gutachtens bewährter praktischer Landwirthe über die Gesetzesvorlage.**

„Der Entwurf einer Seuchenordnung für den preußischen Staat enthält unter den Schutzmaßregeln gegen Seuchengefahr eine Reihe von Bestimmungen, welche, wie die Observation, Beschränkung in der Art der Benutzung, der Verwerthung oder des Transports der Thiere, das Verbot des gemeinschaftlichen Weideganges, die Sperre, die Impfung ꝛc., den Viehbesitzern schwere Lasten auferlegen und in deren Eigenthumsrechte tief eingreifen. Eine durch übertriebenen Eifer, durch Unverstand oder bösen Willen veranlaßte unzeitige Handhabung dieser Vorschriften muß bei den dadurch Beschädigten eine begründete Unzufriedenheit, welche sich gegen die Regierung richten wird, hervorrufen, da schon ein richtiger Gebrauch der Schutzmaßregeln bei den ungebildeten Besitzern kleiner ländlicher Nahrungen auf Abneigung und Widerstand stoßen wird.

Ich befürchte namentlich, daß die Thierärzte nicht überall geeignet sind, um ihnen so umfängliche Machtvollkommenheiten zu übertragen. Jedenfalls sind sie nicht überall zahlreich genug, um einen durch den andern kontroliren zu können.

Deshalb erscheint es mir geboten, daß über den Gesetzentwurf zunächst das Gutachten bewährter praktischer Landwirthe und insbesondere der größeren landwirthschaftlichen Vereine eingeholt wird. Im Landtage ist die Zahl der Sachkundigen gering, und deren Warnungen können unter dem Gewichte der Regierungsvorlage leicht überhört werden. Ich gestatte mir daher den Vorschlag, daß der Herr Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten vor Allem über den Entwurf der Seuchenordnung die Aeußerung einiger besonders Vertrauen verdienender landwirthschaftlicher Provinzialvereine erfordern möge.

Wiewohl die Angelegenheit durch meinen Vorschlag eine Verzögerung erfährt, so vermag ich doch nicht von demselben abzusehen, und zwar um so weniger, als nach meiner Ansicht die Sache einigen Aufschub gestattet.“ [2])

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Ministerpräsident.

[2]) Das Staatsministerium beschließt im Sinne des Antrags des Fürsten

Digitized by Google

119.

4. Februar 1875. **Votum,[1] betreffend die Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife durch einen Zuschlag von zwanzig Prozent. Bedeutung der Bestimmungen in Art. 45 der Reichsverfassung. Antrag auf erneute Prüfung der Frage wegen Fortbestandes des Frachtzuschlags auf die von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel.**

„Der Herr Finanzminister erachtet in dem Votum vom 31. v. M. (I. 1824) für angezeigt, die den Eisenbahnen in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse des Bundesraths eingeräumte Befugniß zur Erhöhung der Frachttarife[2]) durch einen Zuschlag von höchstens 20 pCt. mit der Maßgabe einstweilen fortbestehen zu lassen, daß die Erhöhung bei den einzelnen Tarifsätzen den Betrag von 20 pCt. nicht übersteigen dürfe.

Diese Auffassung stützt sich auf die Erwägung, daß durch den Beschluß des Reichstags in der Sitzung vom 20. v. M.,[3]) welcher zu einer erneuten und eingehenden Enquete über die Eisenbahntarifrage auffordert, die Lage der Sache, wie sie sich bis zur Formulirung des Antrags des vierten und fünften Ausschusses des Bundesraths vom 18. v. M.[4]) gestaltete, eine Aenderung erlitten habe, und daß es nicht rathsam sei, für eine möglicherweise nur kurze Zwischenzeit an dem gegenwärtigen Zustande zu rütteln, daß überdies auch das — noch nicht bekannte — Betriebsergebniß des Jahres 1874 nicht unberücksichtigt zu lassen sein werde.

Ich trage Bedenken, mich dieser Ansicht überall anzuschließen.

Es handelt sich um zwei Dinge: um die Eisenbahntarifreform durch Einführung eines den Absichten der Reichsverfassung entsprechenden

---

Bismarck (7. Februar 1875). Der Entwurf wird von dem Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten sogleich verschiedenen landwirthschaftlichen Provinzialvereinen zur gutachtlichen Aeußerung übermittelt und erreicht noch im gleichen Jahre Gesetzeskraft. (Vgl. das Gesetz v. 25. Juni 1875, preußische Ges.Samml. S. 306—322.)

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

[2]) Vgl. die Urk. 114.

[3]) Der Reichstag beschloß hier, eine Anzahl Petitionen, betr. die Eisenbahntarife, dem Reichskanzler mit der Aufforderung zu überweisen, die Eisenbahntariffrage einer erneuten und eingehenden Enquete durch eine zu diesem Zwecke zu berufende Kommission zu unterwerfen und von dem Ergebnisse derselben dem Reichstag bei seinem nächsten Zusammentritt Mittheilung zu machen.

[4]) Bundesraths-Drucks. Nr. 7, Session 1874/75.

Digitized by Google

Tarifsystems, — ein Definitivum, — und um eine interimistische Tarif-erhöhung zur Ausgleichung der veränderten Werthverhältnisse, — ein Provisorium.

Der von mir gebilligte Vorschlag in der Denkschrift des Reichs-Eisenbahn-Amts vom 3. Dezember v. J. zielte auf Veranstaltung einer Enquete über die definitive Tarifreform ab, der Antrag der Ausschüsse des Bundesraths vom 18. v. M. [1]) stimmt damit überein. Nach dem Verlauf der Berathungen der Tarifsrage in der Kommission und im Plenum des Reichstags, wie aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, neige ich mich der Ansicht zu, daß der Beschluß vom 20. v. M. [2]) in gleicher Richtung sich bewegt, und daß derselbe nicht bezweckt, bezüglich des Provisoriums, d. h. des Bedürfnisses und der Benutzung des interimistischen Zuschlags bis 20 pCt., eine Enquete hervorzurufen.

Allein auch angenommen, daß bei dem Beschlusse des Reichstags diese weitergehende Absicht obgewaltet habe, und so großes Gewicht auch ich den vom Herrn Finanzminister weiter angeführten praktischen Rücksichten beimesse, so kann ich dadurch doch nicht die Bedenken als erledigt erachten, welche den Bestimmungen des Artikel 45 der Reichsverfassung [3]) entspringen, für deren Beobachtung ich, als Reichskanzler, verantwortlich bin.

Welchen Grad von Elastizität man auch diesen Bestimmungen beilegen mag, darüber besteht kein Zweifel, daß dieselben der Reichsregierung in Bezug auf das Eisenbahntarifwesen bestimmte Direktiven geben, daß sie ihr, im Allgemeinen, eine auf Herabsetzung der Frachtsätze und für die speziell aufgeführten Frachtartikel — eine auf Erstrebung des sogenannten Einpfennigtarifs gerichtete Thätigkeit anweisen. Diese Bestimmungen der Reichsverfassung treten auch gegenüber dem im Frühjahr v. J. von dem Bundesrath zur Ausgleichung damaliger Werthverhältnisse gefaßten Be-

[1]) Vgl. S. 197 Note 4.

[2]) Vgl. S. 197 Note 3.

[3]) Der Artikel lautet: „Dem Reiche steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken: 1. daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden; 2. daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde."

Digitized by Google

schlusse[1]) nicht außer Kraft, und dem Reichskanzler liegt die Verpflichtung ob, sie bei jeder sich dazu bietenden Gelegenheit geltend zu machen. Die Grundlagen jener Maßregeln haben sich in wichtigen Punkten geändert, und die Eisenbahnen haben die Frachtsätze erhöht, nicht überall mit der nöthigen Rücksicht auf den Verkehr und auf die verfassungsmäßigen Voraussetzungen, an welche die ihnen gewährte Ermächtigung geknüpft blieb. Sowohl aus diesen Gründen, als namentlich in Vertretung der Vorschriften der Reichsverfassung fühle ich die Verpflichtung, an der Vornahme einer erneuten Prüfung der Frage festzuhalten, ob und in welchem Umfange bezüglich der von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel das Bedürfniß, den Frachtzuschlag interimistisch fortbestehen zu lassen, noch obwaltet. Einer solchen Prüfung, bei welcher die Betriebsergebnisse des Jahres 1874 mit in Betracht kommen dürften, wird man sich meines Dafürhaltens um so weniger entziehen können, als noch nicht abzusehen ist, *wann* die ins Auge gefaßte Enquete, mit welcher auch der Herr Finanzminister einverstanden ist, zum Abschluß und ein neues, den Anforderungen der Reichsverfassung wie des öffentlichen Verkehrs entsprechendes Tarifsystem zur Einführung gelangt. Von diesem, auch bisher von mir vertretenen verfassungsmäßigen Standpunkte aus scheint mir der von der billigsten Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Eisenbahnen geleitete Antrag der Ausschüsse des Bundesraths zur Annahme geeignet, zumal derselbe auch den, in Folge der vorjährigen Trockenheit mißlichen Verhältnissen der Landwirthschaft in etwas die ihr nach der Reichsverfassung gebührende Rücksicht zu Theil werden läßt.

Ich schließe in diesem Sinne deshalb dem Votum des Herrn Handelsministers vom 28. v. M. mich an. Auf die von den Ausschüssen zu Punkt I 3 und II des Antrags vom 18. v. M. gewählte Fassung lege ich, wenn dies die Verständigung erleichtert, keinen Werth, wohl aber darauf, daß der von mir betonte verfassungsmäßige Standpunkt in dem Beschlusse, zu welchem die Stimme Preußens mitwirkt, zum Ausdruck gelangt." [2])

---

[1]) Vgl. S. 190 Note 3.

[2]) Der Bundesrath beschloß demnächst in dem Sinne, daß gegen die weitere Erhebung des durch Beschluß vom 11. Juni 1874 Ziff. 2 zugelassenen interimistischen Frachtzuschlags von höchstens 20%, unter gewissen Einschränkungen, nichts zu erinnern sei; gleichzeitig wurde der Reichskanzler ersucht, nach vorgängiger Vernehmung von Sachverständigen aus dem Kreise des Handelsstandes,

Digitized by Google

120.

27. Februar 1875. **Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betr. die Parzellirung von Domänen. Schaffung deutscher bäuerlicher Stellen in den polnischen Theilen Preußens.**

„Aus Anlaß des Immediatberichts wegen Ankauf von Grundbesitz in der Provinz Posen, den ich mitgezeichnet habe, gestatte ich mir, der Erwägung Ew. Excellenz anheimzustellen, ob, falls mit der Parzellirung von Domänen fortgefahren werden sollte, nicht der Versuch gemacht werden möchte, vorzugsweise in den polnischen Theilen der Provinzen Posen, Westpreußen und Schlesien damit vorzugehen, um deutsche bäuerliche Stellen zu schaffen, zu deren Erwerbe sich vielleicht Einwohner aus den dünn bevölkerten Gegenden Preußens, Pommerns und Mecklenburgs, in denen die Neigung zur Auswanderung besonders hervortritt, heranziehen lassen.“ [1])

11. September 1875, Varzin. Fürst Bismarck bestimmt auf den Vortrag des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach, daß 1. als provisorische Ausführungsmaßregel ein Gesetz ausgearbeitet werde, in Ergänzung des Gesetzes vom 27. Juni 1873, betr. die Errichtung des Reichs-Eisenbahn-Amts (R.G.Bl. S. 164), welches die Befugnisse und Geschäftsverhältnisse des gedachten Amts [2]) näher regelt und die fakultative Uebernahme der Staatsaufsicht vorsieht; 2. dem Reichs-Eisenbahn-Amt unausgesetzte Aufmerksamkeit geschenkt, jedoch als einziges wirksamstes Mittel, das Eisenbahnwesen im nationalen Interesse zu ordnen; 3. der Erwerb der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayern) für das Reich näher erwogen und erörtert werde. [3])

---

der Industrie, der Landwirthschaft und der Eisenbahnverwaltungen dem Bundesrath geeignete Vorschläge für die Einführung eines, der Absicht der Reichsverfassung entsprechenden, einheitlichen Frachttarifsystems für die Eisenbahnen Deutschlands zur Beschlußnahme vorzulegen, wobei davon auszugehen sei, daß der Beibehaltung und weiteren Ausdehnung des natürlichen Tarifsystems neben einem anderen System nichts entgegenstehe (Protokoll des Bundesraths vom 13. Februar 1875 §. 122). Man vgl. auch die Aeußerung des Handelsministers Dr. Achenbach über die beantragte Wiederaufhebung der Erhöhung der Gütertarife in der Abgeordnetenhaus-Sitzung vom 10. Februar 1877.

[1]) Die Anregung bleibt ohne schriftliche Erwiderung.

[2]) Vgl. S. 181 Note 2.

[3]) Wegen Ausführung dieses letztern, hier zum erstenmal auftauchenden Gedankens vgl. Urk. 124. — In öffentlicher Diskussion hat den Gedanken des Reichseisenbahnprojekts zuerst **Graf Udo zu Stolberg** angeregt. Am 19. März 1875 bemerkte derselbe im Herrenhause: „Wenn wir mit unseren Verhältnissen nicht recht zufrieden sind in irgend einer Branche, dann pflegt man ja jetzt zu dem Aushülfemittel zu greifen, dafür eine Reichsbehörde zu schaffen. In dieser Weise haben wir auch ein Reichs-Eisenbahn-Amt erhalten. Ich gehe nun davon

Digitized by Google

121.

30. September 1875, **Varzin. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Bestimmungen über den Arbeitsvertrag. Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die Land- und Forstwirthe, und hierbei zu beobachtende Verhältnisse.**

„In dem mir von Ew. Excellenz vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter,[1]) ist meines Erachtens eine zweckmäßige Verbesserung der bisher bestehenden Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern angebahnt. Namentlich glaube ich, daß die Bestimmung, wonach der Abschluß eines schriftlichen Kontrakts entbehrlich wird, — die Aufzählung der in diesem Falle eintretenden Präsumtionen über Dauer und Art der Leistungen, — und die Festsetzung der Gründe, aus denen die Aufhebung des Arbeitsvertrags vor der Zeit verlangt werden kann, — in dieser Richtung von vortheilhafter Wirkung sein wird, nachdem der Ortspolizeibehörde das Recht eingeräumt worden ist, bei entstehenden Streitigkeiten eine vorläufige, durch Festsetzung von Geldstrafen durchzuführende Anordnung zu treffen. Auch

---

aus, daß, wenn auf irgend einem Gebiete eine Zentralisation erwünscht und nothwendig ist, dies auf dem Gebiete des Verkehrswesens der Fall ist. Sollte also in Zukunft die Entwickelung dahin gehen, daß die gesammten Eisenbahnen in den Besitz des Reichs treten, daß ein Reichsministerium errichtet würde, dem die Eisenbahnen, die Post und das Telegraphenwesen unterstellt würden, so würde ich eine derartige Entwickelung der Dinge mit Freuden begrüßen. Doch solche Pläne müssen ja einer entfernten Zukunft vorbehalten werden.“ Ein Jahr später hatte Graf Stolberg die Befriedigung, konstatiren zu können, daß der von ihm lanzirte Gedanke viele Freunde gefunden habe. Vgl. die bedeutsamen Programmreden desselben in den Herrenhaussitzungen vom 20. März und 18. Mai 1876. Alles was Graf Stolberg in gelegentlichen weiteren Reden über die wirthschaftlichen Vortheile der Staatseisenbahnen voraussagte, ist eingetroffen. In jüngster Zeit ist Graf Udo Stolberg lebhaft für eine dereinstige Verstaatlichung der Reichsbank eingetreten.

[1]) §. 1 hob die Nothwendigkeit der Abfassung schriftlicher Arbeitsverträge auf; §. 2 ließ den Mangel der Verabredungen über Maß und Beschaffenheit der Leistungen ꝛc. durch Ortsgewohnheiten ersetzen; die §§. 8—14 wollten die durch das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 eingeführte Verbindlichkeit der Fabrikanten zum Schadenersatze für Tödtungen und Körperverletzungen von Menschen auf Land- und Forstwirthe ausdehnen, welche sich zum Betriebe ihres Gewerbes der Maschinen bedienten; §. 15 gestattete den Erlaß von Polizeiverordnungen, durch welche den Arbeitgebern umfangreiche und kostspielige Auflagen im Interesse der Arbeiter gemacht werden könnten. S. auch den Vorgang in Urk. 112.

Digitized by Google

die Ausdehnung der durch das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 eingeführten Verbindlichkeit der Fabrikanten zum Schadenersatz für die durch ihre Maschinen erfolgten Tödtungen und Körperverletzungen von Menschen auf die Land- und Forstwirthe sehe ich an sich für gerechtfertigt an, halte aber eine nähere Bestimmung darüber für nothwendig, was für Maschinen als solche zu betrachten sind, deren Handhabung besondere Vorsicht und Sachkenntniß erheischen. Bei der leider sehr häufig bemerkbaren ungenügenden Bekanntschaft unserer Richter mit ländlichen Verhältnissen liegt die Gefahr nahe, daß jedes, auch das einfachste landwirthschaftliche Geräth, wie die Hechsellade, die Sense, der Dreschflegel u. s. w. als „Maschine" im Sinne dieses Gesetzes angesehen werden könnte; es wird sich deshalb vielleicht empfehlen, dergleichen zu weitgehende Interpretationen dadurch abzuschneiden, daß man landesübliche Maschinen, zu deren Betrieb nur Menschen oder Pferdekraft erforderlich ist, ausdrücklich als nicht hierher gehörig ausnimmt, und die Haftpflicht nur auf Beschädigungen beschränkt, welche durch Maschinen entstehen, die mit Dampf- oder Wasserkraft betrieben werden, oder sonst außergewöhnlich sind. Eine gerechte Entscheidung in diesen Fragen erfordert in der Regel eingehende Fachkenntniß und fragt sich deshalb, ob die Entscheidung solcher Streitigkeiten nicht überhaupt besser den Civilgerichten abzunehmen und den Organen der Verwaltungsjustiz zu übertragen sein wird. Jedenfalls kann aber eine scharfe Hervorhebung, daß der Beweis einer Absichtlichkeit oder groben Fahrlässigkeit des Verletzten die Verpflichtung zum Schadenersatz aufhebt, in diesem Gesetze nicht entbehrt werden." [1])

122.

13. Oktober 1875, Varzin. Schreiben des Geheimen Legationsraths Lothar Bucher an den Staatssekretär von Bülow, betreffend das handelspolitische Verhältniß zu Italien. Deutschlands zukünftige Zollpolitik.

„Ew. Excellenz beehre ich mich im Auftrage des Herrn Reichskanzlers 1., ein Promemoria des Ministers Delbrück vom 12. d. M., welches ohne Begleitschreiben hier eingegangen ist,[2])

[1]) Wegen der weiteren Entwickelung s. Urk. 130.

[2]) Das von dem Minister Delbrück ausgearbeitete Promemoria führte die neusten Phasen der italienischen Handelspolitik des Näheren aus und stellte

Digitized by Google

2., ein in Beantwortung desselben von mir aufgesetztes Promemoria vom heutigen Tage,[1]) beide auf die Zollverhältnisse zu Italien bezüglich, mit dem Anheimstellen zu übersenden, von dem Promemoria zu 2 eine Abschrift nehmen und dasselbe sodann dem Herrn Delbrück unter Kuvert zugehen zu lassen.

Der Fürst bittet, daß Ew. Excellenz Sich über den Gegenstand auf kein Verhandeln einlassen, sondern nur, wenn derselbe von der anderen Seite zur Sprache gebracht werden sollte, oder sonst bei gebotener Gelegenheit, den Inhalt der beiden Promemorias, ohne Sich über unsere künftige Zollpolitik auszusprechen, als Beschwerdepunkt geltend machen wollen."

123.

13. Oktober 1875, Varzin. Promemoria, aufgestellt von dem Geh. Legationsrath Lothar Bucher, betreffend die Einführung von Repressalien gegenüber den ihre Tarife zu Ungunsten Deutschlands erhöhenden Staaten.[2]) (Auszug.)

— — „Seine Durchlaucht ist der Ansicht, welche er der Beurtheilung der Sachverständigen überläßt, aber öffentlich zu vertreten geneigt ist, daß gegenüber den Staaten, welche ihre Tarife zum Nachtheil der deutschen Ausfuhr erhöhen, nichts anderes thunlich sei, als Repressalien gegen ihre Produkte. Die von der Volkswirthschaft dagegen zu erhebenden Bedenken würden von den politischen Gründen überwogen."[3])

---

fest, was Deutschland davon zu erhoffen habe. — Italien hatte sowohl seinen Vertrag mit Frankreich als auch alle übrigen Handelsverträge, durch welche Konventional-Tarife festgesetzt waren, gekündigt, und zugleich die Absicht zu erkennen gegeben, seinen auf diesen Verträgen beruhenden Tarif im Sinne der Erhöhung zu reformiren. Deutschland, dessen Vertrag ebenfalls gekündigt war, konnte unter diesen Umständen nicht, wie im Jahre 1865, allein auf der Grundlage der Behandlung der meistbegünstigten Nation unterhandeln, denn es wußte nicht, was diese Behandlung bedeutete und ob es ihm nicht etwa vortheilhafter war, sich gegen Italien gar nicht zu binden. Es war deshalb gegen Italien die Absicht ausgesprochen worden, in Verhandlungen über einen Konventional-Tarif einzutreten. Italien hatte diese Grundlage angenommen und den vorläufigen Entwurf seines Tarifs nach Berlin mitgetheilt. Dieser Entwurf machte daselbst durch die beträchtlichen Erhöhungen, welche fast sämmtliche Zollsätze erfahren sollten, einen wenig günstigen Eindruck.

[1]) Auszugsweise abgedruckt in der Urkunde 123.

[2]) Diese und die vorhergehende Urkunde erscheinen um deswillen beachtenswerth, weil dieselben auf das Verhältniß zwischen dem Fürsten Bismarck und dem Präsidenten des Reichskanzler-Amts Dr. Delbrück in formeller und materieller Beziehung Licht werfen. Auffällig war es Vielen erschienen, daß der letztere bereits im Frühjahr 1875 das Bedürfniß gefühlt hatte, sich mit mehrmonatlichem Urlaub nach Italien zu begeben.

[3]) Erinnern wir daran, daß der Streit, ob Freihandel oder Schutzzoll, auch bereits in den Volksvertretungen lebhafter zu werden anfing. Der Finanz-

Digitized by Google

7. Januar 1876. Der Staatssekretär des Auswärtigen Amts v. Bülow übersendet im Auftrage des Fürsten Bismarck dem Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach einen ihm unterbreiteten Vorschlag,[1]) betreffend die käufliche Erwerbung der schleswig-holsteinschen, lübischen und mecklenburgischen Eisenbahnen für das Reich, zu eingehender Prüfung.[2])

124.

8. Januar 1876. **Votum, betreffend die Abtretung des gesammten Eisenbahnbesitzes Preußens an das Reich. Zersplitterung des Eisenbahnnetzes in Deutschland, insbesondere in Preußen. Staatliche Konkurrenz kein genügendes Gegengewicht. Die Fusionen von Privatbahnen. Vertheuerung der Betriebskosten und der Tarife. Chaos der letzteren. Unverträglichkeit des Fortbe-**

---

minister Camphausen hatte am 12. Juni 1875 gegenüber einer Aeußerung des Herrn von Kardorff bemerkt: „Ich kann, so weit es auf mich ankommt, in der wirthschaftlichen Lage Deutschlands — Spezialfragen mögen ja ihre besondere Untersuchung finden und möglicherweise ihre besondere Lösung — aber ich kann in der wirthschaftlichen Lage Deutschlands nicht entfernt einen Anlaß finden, um von dem System des Freihandels, wenn wir das gemäßigte Schutzzollsystem, das wir befolgen, so nennen wollen, — um von diesem System zum System des Schutzzolls zurückzukehren. Sollte diese Auffassung sich ändern, sollte die Staatsregierung den großen Fortschritt, den wir in dieser Beziehung gemacht haben, zurücknehmen wollen, — ich werde nicht dabei sein!“ — Daß seit Ende 1875 im preußischen Ministerium in der wirthschaftlichen Frage ein Zwiespalt herrschte, so tiefgehend, daß eine Einigung nicht mehr erhofft werden konnte, wurde erst nach Abgang Delbrücks bekannt. Der Ministerpräsident war in den großen prinzipiellen Fragen im Grunde mit jedem einzelnen der Kollegen uneins. In der offiziösen Presse kam aber seine Anschauung nicht zu Wort. Die Provinzial-Korrespondenz blieb noch lange vollständig freihändlerisch. Man vgl. besonders den Artikel: „Die Stockungen im Verkehrsleben und deren Ursachen“ in der Nr. 34 vom 25. August 1875. Am 17. Nov. 1875, Nr. 46, tröstete das halbamtliche Blatt die schwer leidende Industrie durch Mittheilung eines französischen Urtheils über die wirthschaftliche Krisis in Deutschland; am 1. Dez. 1875, Nr. 48, brachte dasselbe einen freihändlerischen Artikel vom reinsten Wasser, betitelt: „Unsere Eisenindustrie.“

[1]) Aus der betreffenden Eingabe erhellt die bisher unbekannte Thatsache, daß dem Fürsten Bismarck bereits im Jahre 1864 daran gelegen war, die schleswigschen Eisenbahnen aus dem Besitze der englisch-dänischen Gesellschaft in deutsche Hände zu bringen. Der Ministerpräsident veranlaßte dieserhalb die Einleitung von Verhandlungen, welche aber nicht zum Abschluß führten. Später wurde das schleswigsche Bahnnetz an die Altona-Kieler Gesellschaft verkauft.

[2]) Die Anregung bleibt ohne Erfolg. — —

11. Januar 1876. Fürst Bismarck regt bei dem Bundesrath die reichsgesetzliche Regelung des Verkehrs mit Sprengmitteln an. Abgedruckt findet sich der bezügliche Antrag in der Nordd. Allg. Ztg. vom 19. Januar 1876 Nr. 15.

Digitized by Google

standes der dominirenden Privateisenbahn-Industrie mit dem Gemeinwohle. Berücksichtigung dieses Erfahrungssatzes in der Gesetzgebung des In- und Auslandes. Gründe für die Erwerbung der hauptsächlichsten Privatbahnen durch den Staat. Die Reichsverfassung und das Eisenbahnwesen. Die Erwerbung der preußischen Privatbahnen erfolgt besser durch das Reich als durch Preußen. Modalitäten hierfür. Die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen.

„Im Widerspruch mit dem Bedürfniß der Nation nach Einigung auf dem wirthschaftlichen Gebiete, im Gegensatz zu der einheitlichen Verwaltung von Post und Telegraphie, verharrt die weitaus wichtigste Kommunikations-Anstalt, die Eisenbahn, trotz der Reichsverfassung, welche im Artikel 42 ff. eine einheitliche Zusammenfassung verlangt, in dem aus anderen politischen und wirthschaftlichen Verhältnissen überkommenen Zustande der Zersplitterung. Das deutsche Eisenbahnnetz zerlegt sich in nicht weniger als 82 selbständige Eisenbahngebiete, von zum Theil seltsamen Formationen, unter 66 Vorständen. Das bunteste Bild zeigt jedoch Norddeutschland, und außer Sachsen vor allem Preußen. Denn während Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen vermöge ihres ausschließlichen oder doch weit überwiegenden Staatsbahnbesitzes einer einheitlicheren Gestaltung ihrer Eisenbahnen in Anlage, Betrieb und Verwaltung sich erfreuen, zerfällt in Preußen das im November v. J. in Betrieb befindliche Eisenbahnnetz von 16 665 Kilom. in 63 Einzelgebiete mit 50 Vorständen, darunter 49 Privatbahn-Unternehmungen mit 40 mehr oder minder autonomen Vorständen. Die beiliegende Eisenbahnkarte markirt zur besseren Uebersicht in rother, gelber und schwarzer Farbe die Bahnen nach ihrer Eigenschaft als Staatsbahnen und vom Staate oder von Privatdirektionen verwaltete Privatbahnen.

Diese Zersplitterung verdanken wir der, besonders in der westlichen Hälfte der Monarchie, so stark entwickelten Privateisenbahn-Industrie, daß bekanntlich der Staat im öffentlichen Interesse genöthigt war, wenigstens durch bessere Verbindung und Arrondirung des Staatsbahnnetzes mit großen Kosten ein Gegengewicht zu erstreben.[1])

Dieses Mittel genügt jedoch nicht, die vorhandene Zersplitterung auf-

[1]) Vgl. oben S. 179.

Digitized by Google

zuheben. Noch viel weniger gilt dies von dem — technisch nicht unberechtigten und schon jetzt in wichtigen Fällen erfolgreichen — Streben der Privatbahnen[1]) nach Fusion ihres Besitzes und Betriebes, weil dasselbe mit anderen Gefahren für das öffentliche Wohl verknüpft ist.

Die Zersplitterung des Eisenbahnnetzes durch die Privatindustrie und die — von ihrem Standpunkt natürliche — spekulative Tendenz der letzteren hat aber, neben vielen anderen Mißständen, zur Folge: eine unnöthige Vertheuerung der Betriebskosten und damit der Tarife, verursacht durch die zahlreichen, kostspieligen Verwaltungsstellen mit ihrem großen Zentralapparate, den doppelten Rechnungs- und Kontroleinrichtungen, die mangelhafte Ausnutzung des Betriebsmaterials und die überflüssigen Doppelbauten ꝛc.; ferner eine, trotz aller versuchten Auskunftsmittel, mangelhaft bleibende Leistungsfähigkeit der Bahnen für die Zwecke des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung;

das Tarif-Chaos (Anfang Oktober bestanden in Deutschland exkl. Bayern fast 1400 Tarife) nebst vielfach gegen das eigene Land rücksichtslosen Differentialtarifen und die durch die Schwankungen und Unklarheiten der Tarife verursachte Unsicherheit in Handel und Verkehr;[2])

endlich, aus unberechtigten Konkurrenzinteressen gelähmte direkte Verbindungen in den Zügen und in den Verkehrsbeziehungen.

Zu alledem haben wir in neuerer Zeit noch eine durch Ueberproduktion herbeigeführte finanzielle Zerrüttung, selbst großer Gesellschaften, in den Kauf nehmen müssen, welche konzessionirte und begonnene Bauten ins Stocken und den soliden Theil des Geldmarktes in Unruhe gebracht hat.

Außer Zweifel steht, daß wesentlich Rücksichten auf die Lage der Privateisenbahn-Industrie zur Erfolglosigkeit beigetragen haben, auf gesetzgeberischem Wege das Eisenbahnwesen dem öffentlichen Bedürfnisse zu reformiren, weil eine solche Reform — im Geiste der Reichsverfassung — nicht ohne tieferen Eingriff in die bisherige Selbständigkeit und die Finanz-

[1]) Vgl. S. 179.

[2]) Ueber das Tarif-Chaos, die materielle Willkür und Systemlosigkeit der Tarife, die Rücksichtslosigkeit, mit welcher bei den Betriebs- und Frachteinrichtungen gegen die eigenartigen Bedürfnisse der Landwirthschaft verfahren wurde, endlich über die Schädigung der Landwirthschaft durch die Differenzialtarife verbreitete sich ausführlich der Minister für Landwirthschaft Dr. Friedenthal in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. April 1876.

Digitized by Google

verhältnisse der Gesellschaften denkbar ist man wird; daher zugeben müssen, daß der Fortbestand der Privateisenbahn-Industrie in dominirender Stellung dem Gemeinwohl nicht zuträglich ist. Ihre trotz aller Gesetze unkontrolirbare, unabhängige Herrschaft über wichtige öffentliche Interessen der Bevölkerung ganzer Provinzen macht die Verwaltung einer großen Privatbahn thatsächlich zu einer Partikular-Regierung, und zwar zu einer solchen, welche den Beruf fühlt, ihre Macht über den Verkehr nicht im öffentlichen Interesse oder in dem des Staates, der sie privilegirt hat, sondern lediglich zu Gunsten des Privatvermögens der Aktionäre zu üben. Eisenbahnen sind ihrer Bestimmung und Benutzung nach öffentliche Verkehrsanstalten, konzessionirt und gebaut unter Gewährung großer Vorrechte zur Förderung des öffentlichen Wohls. Ihr Karakter als Erwerbsunternehmen sollte nur zur Geltung gelangen, soweit das in erster Linie stehende öffentliche Interesse damit verträglich ist. Diesem, durch die Gesetzgebung sanktionirten, durch das Staatswohl gebotenen Prinzip entsprechend, hat man die Ueberlassung von Bau und Betrieb von Eisenbahnen an die Privatindustrie stets nur als ein zeitweiliges Verhältniß, den schließlichen Erwerb der Privateisenbahnen für den Staat aber als etwas Selbstverständliches betrachtet.

In unseren Nachbarstaaten ist, neben dem Rechte des Ankaufs nach einer gewissen Anzahl von Betriebsjahren, der — mehr oder minder entschädigungsfreie — Erwerb im Wege des Heimfalls, durch Ablauf der nur auf Zeit, höchstens 99 Jahre ertheilten Konzession, oder, wie in Preußen, im Wege der Amortisation der Aktien mittelst einer von den Eisenbahnen selbst aufzubringenden Abgabe gesetzlich vorgesehen. Nur vorübergehend, nach dem ausdrücklichen Vorbehalte der Staatsregierung, ist diese Abgabe im Jahre 1859 unter dem Drange der Verhältnisse für andere Staatszwecke bestimmt und seitdem den allgemeinen Staatsfonds zugeführt worden.

Gegen den Rückgriff auf die Aktienamortisation spricht der Umstand, daß dieses Mittel nicht rechtzeitig und vollständig zum Ziele führt; der gesetzgeberische Grundgedanke bleibt aber berechtigt und begründet das Verlangen nach staatlichem Erwerb der Privatbahnen[1]) — wenigstens in

[1]) Der damalige Handelsminister Dr. Achenbach theilte diese Auffassung ursprünglich nicht. So bemerkte derselbe am 4. Febr. 1875 im Abgeordneten-

Digitized by Google

ihren Hauptsystemen — und nach der Wiederherstellung ihres Karakters als öffentliche Verkehrsstraßen.

Diese Maßregel ist in Bayern und Italien zur Ausführung gelangt, weil sie das einzige Mittel ist, den bestehenden Konflikt zwischen den öffentlichen und den Interessen der Privatbahnbesitzer in durchgreifendster und billigster Weise zu lösen. Preußens Handel und Verkehr wird in eine nachtheilige Lage gerathen, wenn die Privateisenbahnen in den Nachbarstaaten mit dem Erlöschen der Konzession Staatseigenthum geworden und im Stande sein werden, zu billigeren Preisen zu transportiren, während in Preußen die Ausbeutung der öffentlichen Verkehrswege für das Privatinteresse der Aktionäre höhere Tarife und kostspieligeren Betrieb nöthig machen.

Wenn diese öffentlichen Verkehrswege staatlicher Verwaltung überwiesen werden sollten, so fragt es sich, ob ihr Erwerb durch Preußen oder durch das Reich den Vorzug verdient. Letzterer wird sich jedenfalls nur dann empfehlen, wenn zugleich der ganze fiskalische Eisenbahnbesitz Preußens auf das Reich übergeht.

Seit der Errichtung des Reichs bilden die Eisenbahnen, von lokalen Linien abgesehen, Reichs- nicht Partikular-Straßen. Derselbe Gedanke, welcher die frühere Zersplitterung der Post in zahlreiche Territorial- und Thurn- und Taxissche Posten als mit den Ansprüchen des Verkehrs unvereinbar erscheinen ließ, findet aus stärkeren Gründen seine Anwendung auf den viel größeren Antheil des nationalen Binnenverkehrs, welcher den Eisenbahnen zufällt.

Die Reichsverfassung überweist deshalb im Art. 4 Nr. 8 das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Reichs im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung;

hause: „Leider leben wir heute in einer Zeit, wo die Lage der Privatunternehmungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine sehr gedrückte ist. Ich erkenne oftmals, daß den Vertretern von Privateisenbahnen die Stimmung nahe ist, das, was sie bisher im Wege des Privatunternehmens mit Lust und Neigung geleitet und ausgeführt haben, nunmehr auf den Staat zu übertragen. Die Stimmen mehren sich, die geradezu verlangen, der Staat möge die Privateisenbahnen insgesammt übernehmen und so ein einheitliches Verkehrswesen in seinen Händen konzentriren. Ich stehe auf diesem Standpunkt nicht; ich werde diesen Stimmen im Allgemeinen nicht zu folgen bereit sein; ich habe bei früheren Erörterungen dasjenige, was ich für richtig erachte, hinlänglich ausgesprochen, und ich werde auch an diesem Standpunkt festhalten. Indeß, leugnen läßt sich nicht, daß gerade in den heutigen Tagen der Ruf, vielleicht in unberechtigter Ausdehnung, an den Staat herantritt, überall zu helfen." Vgl. auch S. 181 Note 3.

Digitized by Google

sie stattet im Art. 41 das Reich unter Umständen mit dem Konzessionsrecht auch gegen den Widerspruch des betheiligten Bundesgliedes aus;

sie verlangt im Art. 42[1]), daß die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet und neue Bahnen nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollen;

sie schreibt im Art. 43 die Einführung übereinstimmender Betriebseinrichtungen vor und überträgt die Sorge für den guten baulichen Zustand und die gehörige Ausrüstung mit Betriebsmitteln dem Reiche;

sie verpflichtet im Art. 44 die Eisenbahnen zur Einrichtung der für den durchgehenden Verkehr nöthigen Personenzüge, der erforderlichen Zuganschlüsse und der Güterzüge,

und verlangt im Art. 45 die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife unter der Kontrole des Tarifwesens durch das Reich.

Die Reichsverfassung will somit, der nationalen Idee wie den Bedürfnissen des Verkehrs und der Landesvertheidigung entsprechend, ein einheitlich geordnetes Eisenbahnsystem, die Erhebung der Eisenbahnen zu einer wahrhaft nationalen Verkehrsanstalt.

Die Erstrebung dieses Zieles ist schon durch die Verfassung nicht dem Bundesstaate Preußen, sondern dem Reiche zugewiesen, und es empfiehlt sich aus politischen Gründen, diejenigen Beziehungen, in welche der staatliche Erwerb des norddeutschen Privatbahnnetzes den Erwerber zu der Mehrzahl der Bundesstaaten setzen würde, nicht für den ohnehin mächtigsten Einzelstaat, sondern für das Reich zu gewinnen.

Ein durch den Erwerb der Privatbahnen vergrößerter preußischer Staatsbahnbesitz würde nur den preußischen Partikulareinfluß erweitern und ein seine Nachbarn drückendes, verstärktes Uebergewicht Preußens begründen. Die Rechte, welche der Bahnbetrieb in den einzelnen Territorien mit sich bringt, werden dem Reiche bereitwilliger gewährt werden, als dem Nachbarstaate Preußen.

Der in der Hand des Reichs vereinigte Besitz der preußischen Privat- und Staatsbahnen hat einen anderen Karakter, und als kräftiges Mittel zur Festigung des nationalen Bandes, zur Förderung der nationalen Wohlfahrt gewiß alle wahren Freunde des Reichs für sich. Preußens

[1]) Der Wortlaut dieser und der folgenden Bestimmungen der Reichsverfassung findet sich abgedruckt oben S. 141 Note 1.

Digitized by Google

Beruf, den Ausbau der nationalen Institutionen, Allen voran, zu unterstützen, muß sich auch bei dieser Gelegenheit und auf diesem wichtigen Felde geltend machen. Ein wahrhaft nationales Auftreten seinerseits verheißt weittragende Erfolge.

Im Besitze des preußischen Eisenbahnnetzes würde seitens des Reichs, ich zweifle nicht daran, mit den Staatsbahnen der übrigen größeren Bundesstaaten im Wege der Verständigung und der Gesetzgebung ein Verhältniß hergestellt werden können, welches den Reichsinteressen genügt. — Mit dem Erwerbe der preußischen Staatsbahnen mit ihren Dependenzen durch das Reich würde der Erwerb aller dem Staate in Bezug auf Privatbahnen zustehenden Rechte — Ankaufs-, Heimfalls-, Eigenthums- und Gewinnantheilsrechte — mögen dieselben auf Gesetz, Konzession oder Vertrag beruhen, zu verbinden sein. Das Reich hätte dabei in entsprechender Kompensation in die finanziellen Verpflichtungen des Staats (Zinsgarantien ꝛc.) diesem gegenüber haftbar einzutreten und sich wegen der Eisenbahnabgabe mit dem Staate abzufinden.

Die gegenwärtige Finanzlage der Privateisenbahnen gegenüber den günstigen Kreditverhältnissen des Reichs, wie die wirthschaftliche Lage und die Verhältnisse des Geldmarktes berechtigten zu der Erwartung, daß es dem Reiche gelingen wird, die hauptsächlichsten Privatbahnen nach und nach unter billigen Bedingungen zu erwerben und damit im größten Theile Norddeutschlands der seitherigen Zersplitterung ein Ende zu machen.

Die Modalitäten des Erwerbes lasse ich vorläufig unerörtert. Dieselben würden, besteht im Prinzip Einverständniß, unüberwindliche Schwierigkeiten nicht bieten, auch eine Beschwerung des Geldmarktes nicht nothwendig zur Folge haben.

Der Gedanke, dem Staate die ihm zu gewährende Erwerbssumme in Gestalt eines Betrages an Rente und Amortisationsquote zu überweisen, scheint in erster Linie der Erwägung werth.

Bei den Privatbahnen würde sich das Verhältniß, soweit zu übersehen, insofern nicht zu schwierig gestalten, als die Prioritätsobligationen, von einer etwaigen privilegienmäßigen Konvertirung abgesehen, von dem Eigenthumswechsel an sich nicht berührt werden, die Aktienbesitzer aber — wie dieses kürzlich von der bayerischen Regierung bei der Erwerbung der bayerischen Ostbahnen und in früheren Fällen auch schon bei

Digitized by Google

uns geschehen — event. mit einer festen Rente unter Amortisation der Aktie abgefunden werden könnten. Ueber die Höhe der für diese Renten ꝛc. erforderlichen Beträge läßt sich zur Zeit füglich nichts sagen, doch scheint bei Erwägung aller Verhältnisse die Erwartung eine berechtigte, daß die durch die einheitliche Administration erhöhten Bahnerträge mehr als ausreichen werden, die Verbindlichkeiten des Reichs dem Staate und den Aktionären gegenüber zu erfüllen.

Das in Betracht kommende nominelle Aktienkapital, dessen wirklicher Werth sich nach den heutigen Börsenkursen resp. annähernder Schätzung beträchtlich niedriger stellt, würde, soweit solches bis jetzt konzessionirt ist, sich auf rund etwa 1 600 000 000 M. beziffern. Ueber die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen durch ein selbständiges Ressort mit eigener Beamtenlaufbahn nach Analogie der Post und unter Heranziehung der bewährtesten Kräfte der Privatbahnverwaltungen enthalte ich mich für jetzt weiterer Andeutungen bis zu mündlicher Berathung.

In der Absicht, die letztere durch eine vertrauliche Besprechung einzuleiten, behalte ich mir vor, die Frage auf die Tagesordnung des Staatsministeriums zu bringen: ob dem demnächst zusammentretenden Landtag eine Vorlage zu machen ist, um für die Staatsregierung die Ermächtigung zu erlangen:

> vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der beiden Häuser des Landtags in dem oben dargelegten Sinne mit dem Reiche Vertrag zu schließen wegen Abtretung des gesammten Eisenbahnbesitzes Preußens, einschließlich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen, an das Reich."[1])

125.

12. Januar 1876. **Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend die Förderung der Kanalbauten. Vernachlässigung derselben in Preußen. Begründetheit der Klagen hierüber. Der Kanalbau ist Aufgabe des Staates. Besserung der Schiffahrt auf Oder und Rhein.**

„So unscheinbar der beiliegende Ausschnitt der Breslauer Morgen-

[1]) Das Seitenstück zu dieser Urkunde bildet die Rede des Fürsten Bismarck im Abgeordnetenhause zur Vertheidigung des Reichseisenbahnprojekts am

Digitized by Google

Zeitung ist,[1]) so giebt mir derselbe doch eine Veranlassung, gegen Ew. Excellenz meine Wahrnehmung zur Sprache zu bringen, daß in Preußen seit 3 Menschenaltern für die Herstellung von Schiffahrtskanälen nicht mehr Genügendes geschieht[2]) und daß in dieser Beziehung die ältere Regierungsmaxime, welche in der Errichtung des Bromberger-, des Friedrich-Wilhelms-, des Finower Kanals u. s. w. erkennbar wird, nicht festgehalten worden ist. Die vielseitig laut werdenden Klagen über die Unzulänglichkeit der Wasserstraßen scheinen begründet zu sein,[3]) da der Transport schwerwiegender Verkehrsgegenstände auf den Eisenbahnen zu theuer und eine Ausbreitung des Absatzes dieser Waaren mithin nur von einer Schiffsbeförderung zu erwarten ist. Andere Staaten, insbesondere Frankreich, England und Rußland, sind uns in dieser Beziehung weit vorangeeilt. Daß sich Privatunternehmer mit der Herstellung von Kanälen in größerem Umfange befassen werden, ist bei der Unsicherheit der Rentabilität dieser Anlagen nicht anzunehmen; die Aufgabe ist daher allein vom Staate zu lösen. Auch unsere Ströme, Oder und Rhein, bedürfen in verstärktem Maße der Fürsorge der Regierung im Interesse der Schiffahrt, wenngleich nicht durch Vertiefung der Fahrrinne allein, wie ich dies in meinem ohne Erwiderung gebliebenen Schreiben vom 4. Januar v. J., betreffend die beabsichtigte Baggerung im Rheine, darzuthun versucht habe.[4])

---

26. April 1876. S. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 79; vgl. Urkunde 128.

[1]) Fürst Bismarck übersendet damit die Nr. 301 der Breslauer Morgenzeitung vom 25. Dezember 1875, welche ein Gedicht enthält, welches den Freihandel geißelt und den Mangel an Schiffahrtsgelegenheit im Lande beklagt. Auf dem dem Fürsten Bismarck zu Neujahr eingesandten Blatte steht noch mit Tinte geschrieben: „Hilfe! Gieb außer Reichseisenbahnen uns Kanäle mit Lauerschiffen am Seil, insbesondere Donau-Oder-Kanal über Ratibor, Kosel, Breslau, Glogau, Finow-Kanal, Berlin, Rostock. Nur Kanäle geben billige Steinkohlen und heben Industrie und Landwirthschaft."

[2]) Es mag daran erinnert werden, daß zu den Gegenständen, welche der Beaufsichtigung des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen, gehört: „die Herstellung von Wasserstraßen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs" (Art. 4 Ziff. 8 der Verfassung des Reichs).

[3]) Der Reichskanzler hatte bereits im Jahre 1871 hierüber geklagt. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 64.

[4]) Fürst Bismarck erklärte hier den Vorschlag, eine umfassende Baggerung im Rheinstrome auf der Strecke von Niederwalluf bis Bingen vorzunehmen, für inopportun, weil nach seiner Meinung die bloße Vertiefung der Fahrrinne überhaupt kein geeignetes Mittel darstelle, dem Mangel an Fahrwasser zu begegnen. Die systematische Ausbaggerung der gedachten Rheinstrecke unterblieb

Digitized by Google

Ew. Excellenz erlaube ich mir anheimzustellen, dem Gegenstande Ihre erneute Aufmerksamkeit zuwenden und mir mittheilen zu wollen, ob Ew. Excellenz zur Beseitigung des angeregten Uebelstandes etwas glauben thun zu können." [1])

126.

23. Februar 1876. **Votum zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben. Die Grundsteuer ungeeignet zu Kommunalsteuerzuschlägen. Die Regulirung der Abgabenpflicht der Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Berggewerkschaften. Zuschläge zur Grund- und Gebäudesteuer bei Grundstücken und Gebäuden des Staatsfiskus.**

„Zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, [2]) gestatte ich mir folgende Bemerkungen zu machen:

hierauf, vielmehr wurde die gewöhnliche Unterhaltung des Schiffsweges mit verstärkten Kräften betrieben und auf eine baldige Entsumpfung derjenigen alten Stromarme, in welchen in Folge älterer Korrektionsanlagen Versumpfungen entstanden waren, nach Möglichkeit hingewirkt.

[1]) Der Minister Dr. Achenbach dankt dem Fürsten Bismarck für das wiederholt bekundete Interesse an diesem wichtigen Zweige der ihm anvertrauten Verwaltung und macht darauf aufmerksam, daß die Staatshaushalts-Etats der Jahre 1873/75 für Stromregulirungen 26 330 859 M., für Kanalneubauten aber 11 383 396 M. bewilligt hatten und daß in den betheiligten Kreisen die erreichten Resultate Dank und Anerkennung fanden. Die für Kanalbauten in den drei letzten Jahren bewilligten Fonds vertheilten sich auf 16 verschiedene Projekte, welche theils bereits vollständig ausgeführt, theils in der Ausführung begriffen oder für dieselbe vorbereitet seien. Dann folgt eine Mittheilung der Gründe, weshalb die Erfolge in Bezug auf die Förderung der Kanalbauten nicht mehr hervorgetreten seien und die zahlreichen Privatprojekte nicht weiter hätten gefördert werden wollen oder können. „Größere, für den allgemeinen Verkehr berechnete Kanalzüge werden schwerlich zu Stande kommen, wenn der Staat sich nicht entschließt, die Kosten der Anlage und Unterhaltung allein zu übernehmen. Dies würde meines Erachtens am angemessensten durch Herstellung eines vollständigen Kanalnetzes erfolgen. Ich bin damit beschäftigt, ein solches Kanalnetz, wie es für die Beförderung des allgemeinen Verkehrs des Landes und der besonderen Interessen einzelner, vorzugsweise industrieller Gegenden nützlich sein möchte, nach den zum Theil schon vorliegenden, zum Theil noch erst zu beschaffenden Materialien aufstellen und die Kosten (ca. 600 Millionen) dafür überschläglich berechnen zu lassen." (Schreiben vom 20. Februar 1876.) Man vgl. auch den Artikel der Prov.-Korresp. vom 23. Januar 1878 Nr. 4: „Kanäle und Eisenbahnen".

[2]) Der gedachte Entwurf war von dem Minister Grafen zu Eulenburg am 3. Januar 1876 im Staatsministerium eingebracht worden.

Digitized by Google

1. Mit dem Herrn Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten bin ich darin einverstanden, daß die Grundsteuer an sich wegen ihrer besonderen Natur, welche die Wirkung einer Passivrente hat, und weil bei der Bemessung derselben die auf den Grundstücken haftenden Schulden unberücksichtigt bleiben, wenig geeignet ist, mit Kommunalsteuerzuschlägen vorwiegend belastet zu werden, und daß deshalb die Bestimmung des §. 2 des Gesetzentwurfs nicht zu billigen ist, wonach die Grundsteuer in den Landgemeinden mit einem höheren Prozentsatze als die Einkommen- und Klassensteuer herangezogen werden darf.

2. Die im §. 14 des Entwurfs angeordnete Abgabenpflicht der Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Berggewerkschaften ist nach meiner Meinung ungerechtfertigt, weil diese Etablissements als solche kein selbständiges Einkommen besitzen, sondern ihr Reinertrag, der als Dividende den Aktionären oder als Ausbeute den Gewerken zufließt, für sie nur einen durchlaufenden Rechnungsposten bildet, abgesehen von der im §. 19 sub 3 und 4 hingestellten, aber zwischen den Herren Ressortministern noch streitigen und jedenfalls nebensächlichen Differenz zwischen dem bilanzemäßigen Reingewinn und der Höhe der Dividende und Ausbeute.

Die Unrichtigkeit des Grundsatzes wird dadurch nicht beseitigt, daß den Aktionären und Gewerken im §. 21 gestattet ist, in der Wohnsitzgemeinde die Freilassung des Einkommens aus Dividenden und Ausbeute von der Kommunalsteuer zu verlangen. Die Steuer würde gerechter gerade bei den Aktionären angebracht sein, welche den Mitgenuß der Kommunaleinrichtungen in der von ihnen bewohnten Gemeinde haben. Zudem wird durch die Vorschrift des §. 21 einer Doppelbesteuerung nicht völlig vorgebeugt, da einerseits die Wohnsitzgemeinde befugt ist, das Gesammteinkommen eines Ortsangehörigen bis zu 25 pCt. heranzuziehen und andererseits das Einkommen aus Dividenden und Ausbeute nur soweit von Kommunalsteuer frei bleiben soll, als es bei der Veranlagung des Prinzipalsatzes der Klassen- und Einkommensteuer in Rücksicht gezogen ist. Das Vorhandensein dieser Voraussetzung wird jedoch häufig nicht nachzuweisen sein, selbst wenn der Abgabenpflichtige sich zu der ihm dadurch aufgezwungenen, sonst nicht erforderlichen Deklaration seines Einkommens verstehen will. Auch das Andrängen der Parteien im Landtag und der Umstand, daß demselben für die Kreis- und Provinzialabgaben in den östlichen Provinzen einstweilen nachgegeben worden

Digitized by Google

ist, kann mich nicht bewegen, einer, wie ich glaube, ungerechten Kommunalbesteuerung zuzustimmen. Dagegen würde ich es für geboten erachten, diese Gesellschaften zur Vergütung der den Gemeinden durch sie verursachten besonderen Ausgaben ebenso zu verpflichten, wie dies nach §. 25 des Entwurfs in Betreff des Fiskus und der Gemeinden geschehen soll, und sie zu angemessenen Beiträgen der für ihren Geschäftsbetrieb wirklich benutzten Gemeindeeinrichtungen, z. B. der Wege, heranzuziehen.

3. Die im §. 24 des Entwurfs vorgesehene stärkere Belastung des Staatsfiskus und der Gemeinden mit Zuschlägen zur Grund- und Gebäudesteuer als Ersatz für die fortfallenden Zuschläge zu den Personalsteuern ist an sich nicht ohne Bedenken, da beim Fiskus überhaupt und bei den Kommunen in der Regel von einem Reineinkommen nicht die Rede ist. Ich will mich jedoch darauf beschränken, mich dagegen zu erklären, daß die Erhöhung der Zuschläge zur Grund- und Gebäudesteuer auch bei denjenigen Grundstücken und Gebäuden des Staatsfiskus zugelassen wird, welche nicht zu Erwerbszwecken, sondern nur zum Gebrauche im öffentlichen Interesse dienen, wie die fiskalischen Amtsgebäude jeder Art." [1])

127.

2. März 1876. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend die Ueberschwemmung der Elbe oberhalb Magdeburg.**

„Aus den Zeitungen habe ich ersehen, daß der Grund für die eingetretene Ueberschwemmung der Elbe oberhalb Magdeburg in der vor Kurzem erfolgten Kupirung der alten Elbe bei Pretzin gesucht wird. Nach Einsicht der Deich- und Kupirungsarbeiten auf der Karte halte ich nach meiner Kenntniß der Oertlichkeit die Richtigkeit dieser Ansicht für wahrscheinlich, auch wenn die rechtzeitige Oeffnung der Fluthschleusen nicht, wie behauptet wird, versäumt worden ist. Ew. Excellenz ersuche ich um Mit-

[1]) Vorstehende Erinnerungen wurden bei der weiteren geschäftlichen Behandlung des Gesetzentwurfs berücksichtigt, mit Ausnahme des Wunsches, es möchte von der Besteuerung des Einkommens der Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien abzusehen sein. Eine spätere Meinungsäußerung des Fürsten Bismarck zu demselben Gesetzentwurf, welcher zunächst liegen blieb, findet man in Urk. 143.

Digitized by Google

theilung Ihrer Ansicht und stelle anheim, die Angelegenheit in der nächsten Sitzung des Staatsministeriums zur Besprechung bringen zu wollen." [1])

128.

9. März 1876. **Votum zu dem von dem Handelsminister ausgearbeiteten Gesetzentwurf, betreffend die Uebertragung der Eigenthumsrechte ꝛc. Preußens an Eisenbahnen auf das Reich. Das Konzessionsrecht der Einzelstaaten wird durch das Reichseisenbahn-Projekt nicht berührt. Normen für die Berechnung der Preußen für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung. Die Motive der Gesetzesvorlage. Höhe der vom Reiche zu verlangenden Entschädigung. Vermeidung einer Bereicherung Preußens auf Kosten des Reichs. Inaussichtnahme der Arrondirung und Vervollständigung des preußischen Eisenbahnbesitzes im Falle einer Nichtrealisirung des Reichseisenbahnprojekts. Antrag auf Emanation eines der Reichsverfassung entsprechenden Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen.** (Auszug.)

(Bei Durchführung des Reichseisenbahnprojekts [2]) werde das Konzessionsrecht bei den Einzelstaaten verbleiben müssen, ohne daß damit einer etwaigen anderweiten reichsgesetzlichen Regelung der Sache in Zukunft vorgegriffen werden solle.) „Ich möchte die Ansicht für die richtigere halten, daß das Konzessionsrecht [3]) nicht einen Ausfluß des Aufsichtsrechts, sondern ein Hoheitsrecht bildet, welches in dem Wegeregal seine Wurzel findet. Daß beide Rechte ausschließlich in einer Hand ruhen, ist kaum wünschenswerth, eine Nothwendigkeit dafür dürfte aber nicht vorliegen. Ueberwiegende Gründe widerrathen diese Kumulation für jetzt. Die Reichsverfassung verleiht dem Reiche im Artikel 41 das Konzessionsrecht mit der Befugniß zur Ausstattung mit dem Expropriationsrechte für Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse

[1]) Zur Ermittelung der Ursachen der Ueberschwemmung wird eine Ministerial-Kommission niedergesetzt. Fürst Bismarck behält sich vor, in dieselbe einen jüngeren Beamten als seinen Kommissar zu deputiren.

[2]) Vgl. Urk. 124.

[3]) Wegen früherer Mißstände auf dem Gebiete des Eisenbahn-Konzessionswesens und deren Abhülfe s. S. 177 und die Prov.-Korresp. v. 5. April 1876 Nr. 14.

Digitized by Google

des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden. Die Ausübung dieser Rechte wird aber auf den Weg des Reichsgesetzes verwiesen, und umfaßt Eisenbahnen, welche nicht unter jene beiden Gesichtspunkte fallen, nicht. Es ist deshalb keineswegs zweifellos, ob die Uebertragung des vollen Konzessionsrechts seitens eines Einzelstaats und dessen Annahme seitens des Reichs letzteres in die Lage setzen würde, ohne jedesmaligen gesetzlichen Akt, und vielleicht selbst ohne vorgängige Verfassungsänderung, Meliorations-, Vizinal-, Sekundärbahnen u. s. w., kurz gerade diejenigen Bahnen, welche vielfach fehlen, mit der Leichtigkeit zu konzessioniren, wie solches dem Einzelstaate, insbesondere Preußen, möglich. — Auch ist der Verwaltungsapparat des Reichs zur Zeit noch nicht so organisirt, kann auch ohne Verfassungsänderung nicht so organisirt werden, wie solches die volle Ausübung des Konzessionsrechts erheischt, ganz abgesehen davon, daß von dem Konzessionsrechte die Verleihung des Expropriationsrechts an sich nicht abhängig ist, und für die Handhabung aller dieser Befugnisse im Wege der Reichsgesetzgebung erst noch die erforderlichen Bestimmungen getroffen werden müßten." — —

Ein weiteres Bedenken richte sich dagegen, daß überhaupt nach dem Entwurf eine Norm für die Berechnung der dem Staate für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung schon jetzt gegeben werden soll. „Für jetzt handelt es sich eben nur darum, daß Preußen seine Bereitwilligkeit zu erkennen giebt, dem Reiche die Erreichung seiner verfassungsmäßigen Zwecke durch die käufliche Ueberlassung seines Eisenbahnbesitzes zu ermöglichen und zu erleichtern. Die Bestimmung der Höhe der Entschädigung steht noch nicht zur Diskussion, es genügt auszusprechen, daß eine angemessene Entschädigung gefordert werden soll. Diese zu ermitteln und zu vereinbaren, bleibt vorbehalten, und erübrigt eine Direktive für den Modus im Gesetz und in den Motiven umsomehr, als alle betreffenden Verträge nach §. 2 des Entwurfs der speziellen Genehmigung des Landtags unterliegen sollen. Auch aus taktischen Rücksichten erscheint mir die Einfügung einer solchen Direktive bedenklich und dem Zustandekommen einer, wie ich doch annehme, gewünschten Vereinbarung mit dem Reiche hinderlich.

Der vorgeschlagene Entschädigungsmodus läuft darauf hinaus, zu bestimmen: daß für die einzelnen Staatsbahnen mindestens das ge-

Digitized by Google

sammte verwendete Kapital (einschließlich der bis jetzt in demselben nicht enthaltenen Bauzinsen), und da, wo der Ertragswerth nach den Ergebnissen bestimmter Jahre 4½ pCt. überstieg, der letztere kapitalisirt durch Baarzahlung vergütet werden, mit anderen Worten, daß das Reich an Preußen für dessen unter 4½ pCt. rentirende Bahnen das volle Anlagekapital erstatten und für die gut rentirenden den vollen Ertragswerth entrichten soll. Nun sind aber nicht allein in dem seither als verwendet berechneten Anlagekapital auch Beträge enthalten, welche von Interessenten — in baar oder in Grund und Boden u. s. w., also nicht aus Staatsmitteln — gewährt wurden, sondern es hat auch eine ganze Reihe preußischer Staatsbahnen, so die Saarbrücker, die Westfälische, die Nassauische, die Bebra-Hanau-Frankfurter, die Main-Weser, die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn, zumeist einen erheblich geringeren Ertrag als 4½ pCt. aufgebracht.

Nach den vom Herrn Handelsminister den beiden Häusern des Landtags mitgetheilten Eisenbahnbau- und Betriebsberichten hat beispielsweise die Niederschlesisch-Märkische

1871 . . . . mit 8,95,
1873 . . . . „ 10,23,
1874 . . . . „ 7,94 pCt.

das Anlagekapital verzinst, während dieser Zinssatz sich belief bei der

Ostbahn 1871 . . . . auf 7,10,
1874 . . . . „ 3,71 pCt.,

Westfälischen Bahn

1871 . . . . auf 5,00,
1874 . . . . „ 1,40 pCt.,

so daß das gesammte Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen, durcheinander gerechnet, nur mit

5,10 pCt. im Jahre 1873 und
3,65 „ „ „ 1874

sich verzinste.

Das vorgeschlagene Verfahren involvirt eine Bereicherung des Staats auf Kosten des Reichs, und zwar in ganz erheblichem Umfange. Dieselbe gewinnt noch an Umfang durch die dem Reiche angesonnene Gewährung der beträchtlichen Mittel, welche der Staat auf im Gange befindliche, oder

Digitized by Google

doch schon beschlossene, Neubauten von mehr als zweifelhafter Rentabilität verwendet hat und noch zu verwenden verpflichtet ist.

Soweit ich übersehe, wird die Werthberechnung nur für die Gesammtheit der Staatsbahnen, dieselben als *ein* Objekt betrachtet, und zwar, wenn man das vom *Staate* verwendete Anlagekapital incl. der Bauzinsen zu Grunde legt, unter Bestimmung einer, den seitherigen und zukünftigen Ertragsverhältnissen nach billiger Veranschlagung entsprechenden, der Amortisation unterliegenden Rente aufzustellen sein. Die Absicht einer Bereicherung wird beiderseits ausgeschlossen bleiben müssen. Im vorstehenden Sinne in den Motiven eine beiläufige Andeutung zu geben, wird für den Zweck völlig genügen. Baarzahlung der gesammten Entschädigung vorzusehen, ist meines Dafürhaltens zu vermeiden, — sie führt nur zu einer überflüssigen, das Reich und den Geldmarkt belästigenden Kreditoperation und erschwert die Verhandlungen.

In den speziellen Motiven in solcher Ausführlichkeit, wie geschehen, alles das, was bezüglich der Privatbahnen abgetreten werden soll, zu spezifiziren und dabei zugleich zu erörtern, wofür und nach welchen Normen eine Entschädigung zu beanspruchen, halte ich nicht für empfehlenswerth. Die Forderung einer, der näheren Ermittelung und Genehmigung vorbehaltenen angemessenen Entschädigung dürfte auch hier ausreichen. Die Uebertragung der finanziellen Rechte und Verbindlichkeiten des Staats gegenüber den Privatbahnen wird ohne dies wohl nur in einer langen Reihe von Verhandlungen, in langsamer Folge und in sehr verschiedener Weise, je nach der Beschaffenheit des Einzelfalles, vor sich gehen.

Für diese Verhandlungen glaube ich jedoch — von minderwichtigen Bedenken gegen den Inhalt der vorgelegten Motive abgesehen — schon jetzt die Bemerkung nicht zurückhalten zu dürfen, daß es nicht gerechtfertigt sein dürfte, vom Reiche die Erstattung aller Zinszuschüsse für garantirte Bahnen pro praeterito et futuro, aller Subventionen, auch der à fonds perdu gegebenen und *außerdem* für das Recht des Staats auf Gewinnantheile (Superdividende) volle Abfindung zu verlangen.

Ebenso wird der Regel nach für eine spes, deren Begründung dem Staate keinerlei Opfer gekostet hat, eine Entschädigung nicht zu beanspruchen sein. Maßgebende Andeutungen über die Feststellung des vom Reiche zu erlangenden Preises gehören m. E. überhaupt nicht in das gegenwärtige

Digitized by Google

Stadium der Verhandlungen. Eine vorgängige und praktisch ergebnißlose Diskussion der vom Reiche zu übernehmenden Leistungen und Pflichten kann die Entwicklung der Frage wesentlich aufhalten, ohne eines ihrer späteren Stadien abzukürzen.

Die Ablösung der Eisenbahnabgabe dürfte ebenfalls von Fall zu Fall zu behandeln und ebenso wie die Auseinandersetzung wegen der Zinsgarantien 2c. erst dann praktisch werden, wenn das Reich das Eigenthum oder die Verwaltung der betreffenden Privatbahn übernimmt.

Ansprüche, welche, wie die vorstehend bezeichneten, auf eine Bereicherung des Staats auf Kosten des Reichs hinauslaufen, würde ich den gesetzgebenden Faktoren des Reichs gegenüber nicht vertreten können, und die Geltendmachung solcher Forderungen, mögen dieselben in dem Gesetzentwurf oder in den Motiven zum Ausdruck gelangen, nicht nur für die Sache, sondern auch für die politische Stellung Preußens im Reiche nachtheilig halten. Sie würde den übeln Nachreden Glauben schaffen, denen Preußen von Seiten der Gegner des Reichs ohnehin ausgesetzt ist. Haben letztere doch bereits betont, daß Preußen bei der mangelhaften Rentabilität seiner Staatsbahnen ein Opfer durch deren kaufweise Abtretung nicht bringen, sondern ein gutes Geschäft auf Kosten des Reichs machen wolle. Uebertriebene Forderungen würden diesen Angriffen nur zu viel Boden verleihen, und wäre es für die nationale Stellung Preußens zu beklagen, wenn über dieselben etwas in die Oeffentlichkeit dränge, noch mehr, wenn die Nothwendigkeit nicht erspart bleiben sollte, offen anzuerkennen, daß aus diesen Gründen der Plan gescheitert sei.

Wie die Dinge liegen, steht fürerst ja dahin, ob die Reichsvertretung das Anerbieten Preußens, auch wenn dasselbe sich in billigen Grenzen hält, acceptiren wird. Ist das aber nicht der Fall, oder führen die späteren Verhandlungen zu keinem, beiden Theilen annehmbaren Resultate, so wird Niemand Preußen einen Vorwurf daraus machen können, wenn es der durchaus zu beseitigenden Zersplitterung des Eisenbahnwesens und den mit der Ueberwucherung der Privateisenbahn-Industrie verbundenen Nachtheilen in seinem Verkehrsgebiete mehr als bisher[1]) durch energische

[1]) Nach dem von dem Finanzminister Camphausen dem König erstatteten Bericht über den Gang und die Ergebnisse der Finanzverwaltung in den Jahren 1873—1875 bezifferte sich der Gesammtbetrag der im Laufe dieser Jahre erfolgten neuen Bewilligungen für Eisenbahnzwecke auf 776 Millionen Mark.

Digitized by Google

Arrondirung und Vervollständigung seines Besitzes ein Ende zu machen sich bestrebt.[1]) Wird dadurch das Uebergewicht der preußischen Eisenbahnpolitik ein drückenderes und der Kontrole seiner Bundesgenossen entwachsendes, so werden sich letztere das selbst zuschreiben müssen.

Dies in den Motiven des Gesetzentwurfs ausdrücklich anzudeuten und klar in Perspektive zu stellen, daß Preußen bei ablehnendem Verhalten des Reichs sich einen konzentrirten Bahnbesitz mit Nachdruck zu sichern beabsichtigt, halte ich für alle Fälle nützlich.

Ich werde dann auch als Reichskanzler vertrauen dürfen, daß die Königlich preußische Regierung der Reichsregierung ihre volle und rückhaltlose Unterstützung gewährt, damit ein den Sinn und die Ziele der Reichsverfassung im weitesten Umfange erfüllendes Reichsgesetz über das Eisenbahnwesen zu Stande kommt,[2]) insbesondere auch dem Reiche die

[1]) Noch im Frühjahr 1876 ließ die Staatsregierung dem Landtag zwei Gesetzentwürfe über die Halle-Sorau-Gubener und über die Halle-Casseler Eisenbahn zugehen; bei dem ersteren handelte es sich um die Uebernahme einer Zinsgarantie und die Verwaltung der Bahn durch den Staat (Provinzial-Korrespondenz v. 5. April 1876 Nr. 14). Eine Uebersicht der einschlägigen Kammerverhandlungen, welche zur Genehmigung der beiden Vorlagen führten, enthält die Provinzial-Korrespondenz v. 24. Mai 1876 Nr. 21. Ein weiterer Schritt in der Richtung des ausschließlichen Staatsbahnsystems war die dem Abgeordnetenhause zuerst im Jahre 1876 und demnächst im Jahre 1877 wiederholt zugegangene und nunmehr angenommene Vorlage, betr. die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für eine Prioritätsanleihe der Berlin-Dresdener Eisenbahn, als deren Folge die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebs durch den Staat eintrat. (Vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz v. 28. Febr. 1877 Nr. 9 „Die Frage der Dresdener Eisenbahn".) Diese Vorlage wurde ausdrücklich als ein Schritt im Sinne des Reichseisenbahnprojekts bezeichnet.

[2]) Die Bestrebungen, ein Reichseisenbahngesetz zu Stande zu bringen, hatten nach einer Reichstagsrede des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach v. 9. Nov. 1875 bisher folgenden Verlauf genommen: „Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat als eine der vornehmlichsten und dem Gedanken des Gesetzes v. 27. Juni 1873 entsprechenden Aufgaben erkannt, recht bald den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes auszuarbeiten. Am 16. September 1873 konstituirt, ist es schon gelungen, im Frühjahre 1874 einen Entwurf der Oeffentlichkeit zur Kritik, und den verbündeten Regierungen zur Aeußerung über ihren Standpunkt zur Sache zu übergeben. Die Ausstellungen und Bedenken und Vorschläge zu diesem Entwurf, welche zahlreich und tiefgehend waren, liefen im Laufe des Jahres, zum Theil erst beim Beginn dieses Jahres ein. Sie führten, dem von vornherein ausgesprochenen Plane entsprechend, zu einer Umarbeitung des ersten Entwurfs. Diese Umarbeitung, welche im Reichs-Eisenbahn-Amt ausgeführt worden ist, wurde im April dieses Jahres wiederum der Oeffentlichkeit zur Kritik übergeben und zwar in den weitesten Kreisen. Zur Abkürzung der Verhandlungen wurde mit Kommissarien der meist betheiligten verbündeten Regierungen, d. h. solchen, welche vermöge des Besitzes von Staatsbahnen, der Betheiligung an Privateisenbahnen, oder vermöge merkantiler Interessen ein

Digitized by Google

zur praktischen und durchgreifenden Handhabung dieses Gesetzes erforderlichen Befugnisse im vollen Maße zu Theil werden." [1])

129.

11. April 1876. **Schreiben an den Finanzminister Camphausen und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend die Publikationen des Königlich preußischen statistischen Büreaus.**

„Der Direktor des statistischen Büreaus hat mir die kürzlich erschienenen Bände XXI, XXXIV u. XXXVI der „Preußischen Statistik" mitgetheilt. Je mehr ich den Werth statistischer Unterlagen für Gesetzgebung und Staatsverwaltung würdige, desto näher ist mir die Betrachtung getreten, ob der Aufwand an Arbeit, welche das statistische Büreau selbst leistet und von fast allen Lokalbehörden in Anspruch nimmt, für die Staatszwecke Resultate sicher stellt, die im Verhältniß zu dem Verbrauch staatlicher Arbeitskräfte stehen, welche in den Lokal- und Kreisorganen für die Erhebung und Ordnung dieser umfangreichen Tabellenwerke verwandt werden.

---

besonderes Interesse an der Entwicklung dieser Materie haben, eine Konferenz zur vorläufigen informatorischen Berathung des Gesetzentwurfs abgehalten. Diese Konferenz trat im Juni d. J. zusammen und erfüllte ihren Zweck insofern vollständig, als sie den Standpunkt der verbündeten Regierungen zu den Prinzipien des Gesetzes klarstellte. Die dort geäußerten Bedenken, sodann diejenigen Bedenken, die aus anderen Kreisen stammen, haben der Reichsregierung Anlaß gegeben, die Angelegenheit erneuten Erörterungen zu unterziehen." Ueber die demnächstigen Bemühungen in Betreff des Zustandekommens eines Reichseisenbahngesetzes vgl. die Bemerkungen des Geh. Raths Dr. Körte in der Sitzung des Reichstags v. 25. Febr. 1878 u. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 135.

[1]) In den weiteren Stadien der Berathung wird der Gedanke der gleichzeitigen Uebertragung des Konzessionswesens auf das Reich fallen gelassen; die Motive der Gesetzesvorlage werden nach vorstehenden Andeutungen des Fürsten Bismarck umgearbeitet. In der Sitzung des Herrenhauses v. 20. März 1876 bejahte der Handelsminister Dr. Achenbach auf eine Interpellation des Grafen Udo zu Stolberg die Absicht der Regierung, ein Gesetz, betr. die Abtretung preußischer Eisenbahnen an das Reich, vorzulegen. Die Regierung sei bei dieser Vorlage ausschließlich vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte ausgegangen. Kurze Zeit später ging dem Abgeordnetenhause die wichtige Vorlage zu. Dieselbe findet sich nebst der Begründung abgedruckt in der Provinzial-Korrespondenz v. 29. März 1876 Nr. 13. Ein Resumé über die einschlägigen Verhandlungen im Abgeordnetenhause enthielt die Provinzial-Korrespondenz v. 3. Mai 1876 Nr. 18, über jene im Herrenhause die Nr. 21 v. 29. Mai 1876. Vgl. Urk. 131.

Digitized by Google

Es sind in dieser Beziehung mannichfache Aeußerungen aus den Kreisen der Lokal- und Kreisbehörden, der Amtsvorsteher und Standesbeamten an mich gelangt, welche sich in der Erledigung ihrer wirklichen Dienstgeschäfte durch die ihnen aufgetragenen statistischen Nebenarbeiten behindert finden.[1])

Die vorgelegten Tabellenwerke sind dabei durch ihre umständliche Genauigkeit zu einem Umfange angeschwollen, welcher die zur Erfüllung praktischer Staatszwecke nöthige Uebersichtlichkeit und Orientirung sehr erschwert. Soviel mir bekannt, war früher für die Publikation der statistischen Tabellenwerke ein feststehender und compendiöser Gesammtorganismus vorhanden, bei welchem die betheiligten Geschäftskreise stets sicher waren, die ihnen nöthigen Materialien an derselben Stelle übersichtlich zusammengefaßt vorzufinden.

Wenn ich mich auch nicht in der Lage befinde, auf eine nähere Prüfung der vorstehend bezeichneten Punkte einzugehen, so habe ich doch nicht unterlassen wollen, Ew. Excellenzen von meinen Eindrücken mit dem Anheimstellen Kenntniß zu geben, eine Erwägung der Frage eintreten lassen zu wollen, ob es nicht nützlich ist, zu den früheren Gepflogenheiten zurückzukehren, in ähnlicher Weise wie in England, wo unter dem Namen Statesman's Year-Book der Hauptinhalt der Resultate der praktisch wichtigen statistischen Erhebungen zusammengefaßt wird. Auf diese Weise würde nicht allein für die Zwecke der Regierung, sondern auch für alle Kreise des öffentlichen Lebens ein authentisches Nachschlagebuch hergestellt werden können, während ich glaube, daß die Eingangs erwähnten Zusammenstellungen nur von den amtlichen Stellen und von den Personen werden benutzt werden, welche ihre ganze Zeit ausschließlich der Wissenschaft der Statistik zu widmen berufen sind."[2])

---

[1]) Wegen Einschränkung der Statistik vgl. auch das in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 284 angeführte Schreiben desselben an den Bundesrath.

[2]) Die Ressortminister erwidern dem Fürsten Bismarck, daß das statistische Büreau dem Bedürfnisse zur Herstellung eines die Resultate der statistischen Ermittelungen zusammenfassenden, sowohl für die Zwecke der Staatsregierung als für alle Kreise des öffentlichen Lebens brauchbaren authentischen Nachschlagebuchs durch die Herausgabe des „Jahrbuchs für die amtliche Statistik" zu genügen bemüht sei.

Digitized by Google

31. Mai 1876. Wechsel im Präsidium des Reichskanzler-Amts.[1])

[1]) Die Versetzung des Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsministers Dr. Delbrück in den Ruhestand war bereits im April 1876 erfolgt. Delbrück verließ demnächst Berlin, kehrte indessen Ende Mai dahin zurück, um am 31. desselben Monats von dem Bundesrath Abschied zu nehmen und demselben seinen Amtsnachfolger, den seitherigen Großh. hessischen Bevollmächtigten zum Bundesrath, Präsidenten des hessischen Gesammtministeriums, Hofmann vorzustellen. Zur Widerlegung der falschen Gerüchte für den Rücktritt Delbrücks bemerkte die Norddeutsche Allgem. Ztg. am 17. Januar 1881, Nr. 26: „Was den Rücktritt des Ministers Delbrück betrifft, so würden wir auch dafür Beweise beibringen können, daß derselbe lediglich aus der Initiative des Ministers selbst hervorgegangen und von ihm ausschließlich durch Bezugnahme auf den Gesundheitszustand motivirt worden ist. Weder die Bitten des Reichskanzlers, denen sich eine dringliche Unterstützung Allerhöchsten Orts anschloß, noch das Anerbieten eventueller Beseitigung sachlicher Gründe, wenn etwa solche vorhanden sein sollten, vermochten Herrn Delbrück in seinem Entschlusse wankend zu machen. Unvermittelte Meinungsverschiedenheiten über wirthschaftliche Fragen sind zwischen dem Minister Delbrück und dem Reichskanzler, so lange Ersterer im Amte war, nicht zum Ausdruck gekommen, auch nicht bezüglich der Reformpläne, mit welchen der Kanzler seitdem vor die Oeffentlichkeit getreten." — Eingeweihte wollten wissen, den direkten Anstoß zu dem Entlassungsgesuche habe der Umstand gegeben, daß Delbrück erfuhr, an höchster Stelle erfreue sich seine Stellungnahme gegenüber der Wiedereinführung von Eisenzöllen nicht mehr der Billigung. An die Thatsache, daß Kaiser Wilhelm I. bereits auf dem Vereinigten Landtag sich gegen den Freihandel ausgesprochen hatte, wurde zwei Jahre später von der Elberfelder Zeitung erinnert. Der Prinz von Preußen hatte in der Sitzung vom 17. Mai 1847 erklärt: „Ich glaube, daß das Freihandelssystem, was unseren Zollverhältnissen zum Grunde liegt, durchaus beibehalten werden müsse. Aber wir haben uns, seitdem es besteht, leider in seinen Wirkungen getäuscht, indem das Ausland nicht in gleichem Maße uns entgegengekommen ist, oder mit anderen Worten: wir haben keine Reziprozität gefunden. Deshalb ist der Wunsch allgemein geworden, es möge etwas geschehen, um diejenigen Artikel, die notorisch bei uns leiden, zu schützen, und daß auf diese ein Schutzzoll gelegt werde, damit aber ihre Produktion nicht leide, auch ein Rückzoll bei der Ausfuhr stattfinde. Wenn dies nur auf einzelne Artikel angewendet wird, so kann ich darin nicht ein Aufgeben unseres Systems, sondern nur einen Weg erblicken, einzelne Fabrikzweige zu heben, die effektiv bei uns leiden."

Digitized by Google

III. Abschnitt.

Vom Abgang Delbrücks bis zur Einleitung der Wirthschaftsreform. Mai 1876 bis Oktober 1878.

Digitized by Google

130.

9. Mai 1876. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Die Form des ländlichen Arbeitsvertrags. Kautelen gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags. Einführung von Kontraktsbüchern und Kontraktsprotokollen. Vortheile dieser Einrichtung.**

„Im Anschlusse an mein Schreiben vom 23. v. M.,[1]) den Gesetzentwurf über die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter betreffend, erlaube ich mir die Aufmerksamkeit Ew. Excellenz noch auf einen Punkt hinzulenken, der meines Erachtens eine wiederholte Erwägung verdient.

Der Entwurf will die schriftliche Form des ländlichen Arbeitsvertrags als Bedingung für seine Gültigkeit beseitigen. Um den Unzuträglichkeiten vorzubeugen, welche sich im Gebiete des allgemeinen Landrechts daraus ergeben, daß das Gesetz die Klagbarkeit eines Arbeitsvertrags an die schriftliche Form desselben knüpft, während nach Sitte und Gewohnheit mündliche Verabredungen bei der Annahme ländlicher Arbeiter die Regel bilden, will der Entwurf die Bestimmungen des gemeinen und französischen Rechts verallgemeinern und will auch aus dem nur mündlich ab-

[1]) Am 11. April 1876 hatte der Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten dem Fürsten Bismarck unter Bezugnahme auf die frühere Verhandlung in Betreff der ländlichen Arbeiterfrage, (vgl. Urk. 112 und 121), den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter, mit dem Ersuchen um eine Prüfung und eventuelle Aeußerung übersandt. Fürst Bismarck hatte hierauf in dem oben erwähnten Schreiben vom 23. April 1876 dem Staatsminister Dr. Friedenthal erwidert, daß er gegen den Gesetzentwurf etwas Wesentliches nicht zu erinnern finde. „Ich stelle es jedoch Ihrer Erwägung anheim, ob durch die in §. 3 Nr. 2 und 3 normirten gesetzlichen Kündigungsfristen (scil. des Vertrags über die Dauer des Arbeitsverhältnisses) in Gegenden, in denen davon abweichende Ortsgewohnheiten bestehen, nicht Verlegenheiten herbeigeführt werden möchten."

Digitized by Google

geschlossenen Vertrage den Kontrahenten die Klage auf Erfüllung gewähren.

Die Berechtigung der Gesichtspunkte, welche für diese Vorschläge maßgebend gewesen sind, wird nicht in Abrede gestellt werden können. Fraglich erscheint es nur, ob es zum besseren Schutze der Arbeitsverträge wirklich genügt, nur die Bestimmungen des gemeinen und französischen Rechts auszudehnen, oder ob nicht im Rahmen des vorliegenden Gesetzes weitergehende Kautelen gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags zu schaffen sein werden.

Nach den Erfahrungen, welche man im Gebiete des französischen Rechts gemacht, scheint letzteres nothwendig zu sein. Auch dort beschwert man sich darüber, daß in den meisten Fällen Klagen auf Erfüllung eines Arbeitsvertrags einem frivolen Gegner gegenüber erfolglos sind. Den Grund hiervon findet man aber gerade in der absoluten Formlosigkeit der Verträge, in dem Mangel an schriftlichen Beweismitteln zur Klarstellung dessen, was verabredet ist. Der Kläger wird dort in der Regel vor die unangenehme Alternative gestellt, die Entscheidung des Prozesses entweder durch Eidesdelation von der größeren oder geringeren Gewissenhaftigkeit seines Gegners abhängig zu machen, oder aber im günstigsten Falle selbst zur Eidesleistung genöthigt zu werden.

Während daher im Gebiete des Landrechts die Beseitigung der schriftlichen Form für den ländlichen Arbeitsvertrag im Interesse der Klagbarkeit seitens der Arbeitgeber gewünscht wird, wünscht man umgekehrt im Gebiete des französischen Rechts die Kontrahenten zur schriftlichen Abfassung ihrer Vereinbarungen verpflichtet zu sehen.

Ew. Excellenz Erwägung möchte ich anheimstellen, ob nicht durch Einführung von Kontraktsbüchern beiden sich scheinbar entgegenstehenden Wünschen Rechnung getragen werden könnte.

Jeder Arbeitgeber müßte meines Erachtens zur Führung eines Kontraktbuchs oder Kontraktprotokolls verpflichtet werden, welches in bestimmten, genau vorgeschriebenen Rubriken Nachweise über die Namen der Arbeiter, die Dauer des Arbeitsvertrags, die stipulirten Kündigungsfristen, die Höhe des vereinbarten Lohns, die etwa dem Arbeiter zu gewährenden Naturalien ꝛc. zu enthalten hätte. Ebenso wäre jeder Arbeiter zu verpflichten, ein dem Kontraktsprotokolle des Arbeitgebers analoges Kontraktsbuch zu führen.

Digitized by Google

Bei Abschluß eines Vertrags müßten beide Bücher gleichmäßig ausgefüllt und von den Kontrahenten in den dazu bestimmten Rubriken unterschrieben werden.

Derartige Kontraktsbücher und Protokolle würden als Beweismittel ebenso wirksam sein, wie die bisherigen solennen Kontrakte des Landrechts. Sie würden aber nicht unter der Schwerfälligkeit der letzteren leiden und ihrer Einfachheit und Uebersichtlichkeit wegen unzweifelhaft lieber von den Arbeitern acceptirt werden. Sie würden endlich, eben weil zu ihrer Führung nicht nur die Arbeiter, sondern gleichfalls die Arbeitgeber zu verpflichten wären, nicht in dem gehässigen Lichte einseitig zu Gunsten gewisser Klassen getroffener Einrichtungen erscheinen. Hierin würde der Hauptunterschied zwischen den Kontraktsbüchern und den Arbeitsbüchern oder den sogenannten Losscheinen liegen.

Daß mit den Kontraktsbüchern auch noch andere, indirekte Zwecke verfolgt werden können, liegt auf der Hand, wenn es auch nicht ausdrücklich ausgesprochen zu werden braucht. Ueber nichts wird bekanntlich von den ländlichen Arbeitgebern, namentlich in Gegenden mit fluktuirender Bevölkerung, mehr geklagt, wie über den Mangel an jedem sicheren Unterscheidungsmerkmal zwischen dem fleißigen, soliden Arbeiter und dem Landstreicher. Die Kontraktsbücher würden diesem Mangel abhelfen. Sie würden dem soliden Arbeiter als willkommene Legitimation dienen, für den Landstreicher aber ein Schrecken sein.

Ich lege auf die im Vorstehenden gemachten Vorschläge kein so entscheidendes Gewicht, daß ich von ihrer Annahme mein Votum bezüglich des Gesetzes abhängig machen möchte, glaube aber doch, daß eine eingehende, allseitige Erörterung derselben im Interesse der Sache liegen dürfte".[1])

[1]) Die Einbringung des Gesetzentwurfs sollte nach einem Schreiben des landwirthschaftlichen Ministers vom 25. Mai 1876 — wegen des Bedürfnisses kommissarischer Berathungen zur Hebung verschiedener Bedenken — bis zur nächsten Session vertagt werden. Sie wurde in dieser nicht wieder aufgenommen.

Digitized by Google

131.

12. Juni 1876. **Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend das Reichseisenbahnprojekt. Verbindung der Vorlage mit einem Reichseisenbahngesetze. Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes wegen Uebertragung der preußischen Bahnen auf das Reich und hierbei zu beobachtende politische Gesichtspunkte. Inangriffnahme einer umfassenden Ausdehnung und Konsolidirung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes durch Ankauf der wichtigen Privatbahnen.** (Auszug.)

(Mittheilung von Gesichtspunkten in Betreff der geschäftlichen Behandlung der Reichseisenbahnvorlage.)[1])

„Die von Ew. Excellenz weiter befürwortete Verbindung einer solchen Vorlage mit dem Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes[2]) würde, da hierzu eine beschlußmäßige Aufforderung an die Exekutivgewalt allerdings vorliegt, durch den Kanzler thunlich sein. Ich kann aber in gegenwärtiger Sachlage nicht für opportun halten, daß sie von Kaiserlicher oder von preußischer Seite erfolge; die frühern Versuche, Fühlung darüber zu gewinnen, ob sich über die Grundlagen eines wirklich brauchbaren Reichseisenbahngesetzes das wünschenswerthe Einverständniß werde erzielen lassen, sind aus Ew. Excellenz bekannten Gründen gescheitert. Durch die Schritte Preußens soll nunmehr eine Basis für ein gutes Eisenbahngesetz geschaffen, der für eine wirksame Aufsicht unerläßliche starke eigene Eisenbahnbesitz gewährt werden. Ich fürchte den Erfolg dieser Schritte zu beeinträchtigen, wenn statt energischer Fortführung derselben gegenwärtig ein erneuter Versuch zur Gewinnung eines Eisenbahngesetzes von uns in den Vordergrund geschoben wird. Ich würde das für einen taktischen Fehler halten, zu dessen Begehung umsoweniger Aufforderung vorliegt, als denjenigen Regierungen, welche nach parlamentarischen Auslassungen sich für das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes interessiren, ohne daß sie jedoch den von ihnen ins Auge gefaßten Inhalt eines solchen Gesetzes

[1]) Vgl. Urk. 128.
[2]) Vgl. S. 221.

Digitized by Google

näher bezeichnen, ebensogut wie der preußischen freisteht, von ihrem verfassungsmäßigen Rechte der Initiative durch Vorlage eines Entwurfs Gebrauch zu machen. Diesseits einen Entwurf einbringen, würde nur zu leicht den — weit abzuweisenden — Schein hervorrufen, als suche man einen Rückzug, und dem seitens der Opposition erhobenen, ihr gerade passenden Vorwurfe vorzeitiger Einstellung der gesetzgeberischen Versuche eine gewisse Berechtigung geben.

Hiernach muß ich mich für den eventuell von Ew. Excellenz in Vorschlag gebrachten Weg der Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des preußischen Gesetzes entscheiden.

Dem Eintritt in die näheren Erörterungen, welche demnächst zweckmäßig auf kommissarischem Wege — dortseits seitens der Ressortministerien, diesseits seitens des Reichskanzler-Amts und des Reichs-Eisenbahn-Amts — zu pflegen sein würden, wird jedoch eine Verständigung zwischen den preußischen Ressortministerien über die Grundsätze für die Werthschätzung und sodann eine Mittheilung derselben wie einer Uebersicht der Vertragsobjekte zu diesseitiger Vorprüfung voraufgehen müssen.

Ich stelle Ew. Excellenz anheim, dieserhalb mit dem Herrn Finanzminister das Weitere in die Wege zu leiten. — Ich glaube dabei der Zuversicht Ausdruck geben zu dürfen, daß die Königlich preußische Regierung auch bei der Ausführung des Gesetzes der nationalen Tendenz desselben wie dem nationalen Berufe Preußens mit der irgend zulässigen Liberalität Rechnung tragen werde. Es würde gewiß einen üblen Eindruck machen, wenn ich der Reichsvertretung zu erklären genöthigt wäre, daß die preußischerseits erhobenen Forderungen für das Reich unannehmbar seien, oder wenn durch eine Vorlage der Königlich preußischen Regierung beim Bundesrath die allgemeine Ermächtigung zum Vertragsabschluß damit motivirt werden müßte, daß die Verhandlungen innerhalb Preußens auf Schwierigkeiten stießen.

Welchen Fortgang aber auch die zur Ausführung des preußischen Gesetzes einzuschlagenden Schritte nehmen mögen, so muß ich doch jedenfalls, wie ich das bereits in der letzten Sitzung des Königlichen Staatsministeriums zu erkennen gegeben habe, den größten Werth darauf legen, daß die Königlich preußische Regierung ungesäumt die weitere umfassende Ausdehnung und Konsolidirung ihres Staatseisenbahnbesitzes durch An-

Digitized by Google

kauf wichtiger Privatbahnen mit Nachdruck in Angriff nehme.[1]) Sie fördert damit die eigenen, wie die Zwecke des Reichs. Die Verhältnisse fordern, wie mir scheint, dringend dazu auf, keine Zeit mehr zu verlieren, sondern schon zur Vorlage bei dem nächsten Landtage Kaufverträge bezüglich wichtiger Bahnen vorzubereiten, so daß, den Ew. Excellenz bekannten Allerhöchsten Intentionen entsprechend, mindestens in Preußen das Eisenbahnwesen durchgreifend geordnet wird, wenn solches beim Reiche auf Schwierigkeiten stoßen sollte. Gerade das energische Bestreben Preußens, sich eine dominirende Eisenbahnmacht zu sichern und die Zügel der Staatsaufsicht straff anzuziehen, wird den nationalen Aufgaben des Reichs auf dem Eisenbahngebiete die förderlichste Lösung, dem neuesten, auf nationalem Boden stehenden preußischen Gesetze die heilsamste Ausführung sichern." [2])

August 1876. In Voraussicht der Kündigung des Handels- und Zollvertrags zwischen dem Zollverein und Oesterreich vom 9. März 1868 ersucht der Reichskanzler die Bundesregierungen um Mittheilung derjenigen Anträge, welche sie bei Erneuerung des Vertrags berücksichtigt zu sehen wünschten.[3])

[1]) Vgl. oben S. 221 und wegen der ferneren Eisenbahnpolitik des Ministers Achenbach die Schlußnote zu Urk. 140. Wie der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach bei der ersten Berathung des Gesetzentwurfs, betr. den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat, im Abgeordnetenhause (11., 12. und 13. Nov. 1879) ausführte, hatte Preußen damals im Grunde das sogen. gemischte System bereits verlassen. Nach seinen Ausführungen vollzog sich der Uebergang zum Staatsbahnsystem mit der Anlage der Bahn von Berlin nach Wetzlar, gewissermaßen aber noch früher, mit der Erweiterung Preußens durch Einverleibung der neuen Provinzen.

[2]) Da Fürst Bismarck nach Verlauf eines halben Jahres noch nicht in den Besitz einer Rückäußerung gelangt war, so brachte derselbe unterm 27. Januar 1877 in einem von ihm gezeichneten Excitatorium die Angelegenheit bei dem Handelsminister in Erinnerung. Ausweislich der Rückäußerung des letzteren vom 8. Februar 1877 bestanden sowohl bezüglich der nach Maßgabe des preußischen Gesetzes, betreffend die Uebertragung des Eigenthums an Eisenbahnen auf das Reich, vom 4. Juni 1876 dem Reiche zu übertragenden Objekte, wie in Betreff der Modalitäten der Uebertragung so erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem preußischen Finanzminister, daß der Reichskanzler nicht in der Lage war, dem Reichstag auf Grund des vorliegenden Materials einen amtlichen Aufschluß über den Stand der Sache zu geben. Deshalb ersuchte Fürst Bismarck unterm 17. Februar 1877 den Finanzminister Camphausen, ihn „durch eine amtliche Aeußerung der Königlich preußischen Regierung recht bald in den Stand setzen zu wollen, die dem Reichstag zu ertheilende Auskunft über die Sachlage in Uebereinstimmung mit der Auffassung und den Absichten der Königlichen Regierung abzugeben". Der Inhalt der hierauf ergangenen Erwiderung des Finanzministers Camphausen erhellt aus der Urkunde 138.

[3]) Prov.-Korresp. vom 7. Nov. 1877 Nr. 45. — Der Handelsvertrag von 1868 sollte bis zum 31. Dezember 1877 jedenfalls, über diesen Zeitpunkt

Digitized by Google

132.

30. September 1876, **Barzin. Votum, betreffend die auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit in Aussicht zu nehmenden Abänderungen der Gewerbeordnung. Inopportunität einer augenblicklichen Verschärfung der hierüber geltenden Bestimmungen mit Rücksicht auf die Lage der Industrie. Keine Bereicherung der Gesetzgebung mit unausgeführten Bestimmungen. Gründe für das Verlassen einer, die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse nicht berücksichtigenden Gesetzgebung. Beschränkung der Arbeitszeit junger Mädchen. Das Verbot der Sonntagsarbeit. Der Schulbesuch jugendlicher Arbeiter.**

„Das an den Herrn Vice-Präsidenten des Staatsministeriums gerichtete Schreiben des Herrn Ministers für Handel ꝛc. vom 30. Juni cr., betr. die auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit in Aussicht zu nehmenden Abänderungen der Gewerbeordnung,[1]) giebt mir zu nachstehenden Bemerkungen Veranlassung:

Angesichts der gegenwärtigen ungünstigen Lage der Industrie erscheint jede gesetzgeberische Thätigkeit bedenklich, welche ohne absolut zwingende Gründe die Produktion erschwert. Die Industrie bedarf der Ruhe, um nach der rückläufigen Bewegung der letzten Jahre den Kampf mit der ausländischen Konkurrenz wieder aufnehmen zu können. Für Abänderungen

hinaus aber nur dann in Kraft bleiben, wenn er nicht von einem oder dem anderen Theil zwölf Monate vorher gekündigt wurde. Die Kündigung erfolgte von Seiten der österreichisch-ungarischen Regierung im Oktober 1876. Die Veranlassung dazu lag vorzugsweise in dem Umstande, daß eine Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen Oesterreich und Ungarn im Werk war, und daß mit dieser Neuerung eine Umgestaltung des allgemeinen österreichisch-ungarischen Zolltarifs verbunden werden sollte. Mit der Kündigung sprach die österreichisch-ungarische Regierung zugleich den Wunsch aus, daß möglichst bald Verhandlungen über Revision und Erneuerung des Handesvertrags eröffnet werden möchten. Auf deutscher Seite war man hierzu gern bereit; man hatte den österreichischen Schritt, wie die obige Notiz ersehen läßt, bereits vorausgesehen. Wegen der weiteren Entwicklung vgl. Urk. 141.

[1]) Mit Bezug auf die stattgehabten Erhebungen über die Verhältnisse der in den Fabriken beschäftigten Frauen und Kinder hatte der Bundesrath in seiner Sitzung am 27. April 1876 beschlossen, den Bundesregierungen anheimzugeben, etwaige Vorschläge zu machen, zu welchen ihnen die Ergebnisse dieser Verhandlungen Veranlassung bieten sollten. Ueber den Schutz der Frauen und Minderjährigen in Fabriken vgl. auch den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 23. Sept. 1874 Nr. 38.

Digitized by Google

unserer Gesetzgebung, welche auf den Geschäftsbetrieb störend einwirken oder die einheimische Industrie hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit gegenüber der ausländischen in Nachtheil setzen, dürfte daher der gegenwärtige Zeitpunkt ungeeignet sein. Nur dann würde meines Erachtens ein Vorgehen in der angedeuteten Richtung gerechtfertigt werden können, wenn durch die stattgehabte Enquete Nothstände aufgedeckt wären, die eine unverzügliche Abhülfe erheischten. Derartige Nothstände sind aber nicht nachgewiesen oder behauptet. Im Gegentheil wird in der Denkschrift des Handelsministeriums ausdrücklich und wiederholt betont, daß die Ergebnisse der Erhebungen sehr wenig brauchbare Anhaltspunkte zur Prüfung der Frage bieten, ob auf eine Verschärfung der über Frauen- und Kinderarbeit ergangenen Bestimmungen Bedacht zu nehmen sei.

Es kommt hinzu, daß die Voraussetzungen, welche vor drei Jahren für die Einleitung einer Enquete maßgebend waren,[1]) heute, nach Beendigung derselben, nicht mehr zutreffen. Damals lag die Besorgniß nahe, daß die Arbeitgeber, durch eine ungewöhnliche Nachfrage verleitet, die Kräfte ihrer Arbeiter und Arbeiterinnen bis zur Erschöpfung ausbeuten würden. Namentlich die Frauen und jugendlichen Arbeiter vor Ueberanstrengung zu schützen, erschien als eine Aufgabe der Humanität. Heute ist die Sachlage wesentlich verändert. Das Angebot überwiegt die Nachfrage. Es ist Thatsache, daß viele Fabrikanten gegenwärtig unter Verzichtleistung auf Reingewinn, ja mit direktem Verlust, nur arbeiten lassen, um in der Hoffnung auf bessere Konjunkturen ihren Arbeitern dauernde Beschäftigung zu gewähren. Würde jetzt die Gesetzgebung mit neuen Verschärfungen der Gewerbeordnung hervortreten, so würde dies den Arbeitgebern einen will-

[1]) In der Sitzung vom 30. April 1873 hatte der Reichstag beschlossen, an den Reichskanzler das Ersuchen zu richten, diejenigen Erhebungen, welche für die Beurtheilung der Angemessenheit und Nothwendigkeit eines gesetzlichen Schutzes der in den Fabriken beschäftigten Frauen und Minderjährigen gegen sonntägliche Arbeit, sowie gegen übermäßige Beschäftigung an den Werktagen erforderlich sind, zu veranlassen und deren Ergebnisse dem Reichstage mitzutheilen. Diesem Beschluß entsprechend theilte Fürst Bismarck unterm 27. Februar 1877 dem Präsidenten des Reichstags eine Zusammenstellung der Ergebnisse der über die Frauen- und Kinderarbeit in den Fabriken auf Beschluß des Bundesraths angestellten Erhebungen mit. Gleichzeitig legte der Reichskanzler in einer zweiten Anlage eine Zusammenstellung der Ergebnisse der über die Verhältnisse der Lehrlinge, Gesellen und Fabrikarbeiter auf Beschluß des Bundesraths angestellten Erhebungen vor, deren Mittheilung an den Reichstag bereits früher in Aussicht gestellt worden war. Näheres über diese letztere Enquete findet man in der Provinzial-Korrespondenz v. 1. Nov. 1876 Nr. 44.

Digitized by Google

kommenen Vorwand bieten, namentlich solche Arbeiter zu entlassen, deren Leistungsfähigkeit eine relativ beschränkte ist, also jugendliche Arbeiter und Frauen. Daß eine derartige Wendung von dem Arbeiterstande, in dessen Interesse doch die Enquete unternommen worden, zu beklagen sein würde, liegt auf der Hand.

Als ein dritter, allgemeiner Grund gegen die vom Herrn Handelsminister intendirte Revision der Gewerbeordnung wird die in der Denkschrift konstatirte Thatsache geltend gemacht werden können, daß die bisherigen Vorschriften der Gewerbeordnung über die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter nur sehr sporadisch und unvollständig zur Ausführung gebracht sind. Es muß vermieden werden, die Gesetzgebung um eine neue Serie unausgeführter Bestimmungen zu bereichern. Auf diesem, wie auf anderen Gebieten der Legislatur dürfte eine Pause durchaus indicirt sein.

Abgesehen von diesen allgemeinen Erwägungen erscheinen mir aber auch einzelne der in der Denkschrift befürworteten Abänderungsvorschläge nicht überall zweckentsprechend. Ich bin darin mit der Denkschrift einverstanden, daß es sich empfiehlt, von der bisherigen Behandlungsweise der deutschen Gesetzgebung, welche lediglich allgemeine Regeln aufstellte, ohne auf besondere Verhältnisse und Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, abzuweichen und das mehr kasuistische englische Verfahren zu adoptiren. Umsoweniger vermag ich die Nothwendigkeit einzusehen, so allgemeinen Bestimmungen, wie die einer generell gleichen Zeitdauer der täglichen Beschäftigung für Mädchen unter 18 Jahren, oder der generellen Fixirung des Beginns und des Schlusses der Tagesarbeit für jugendliche und weibliche Arbeiter, aufs Neue Eingang zu verschaffen. In gewissen Industriezweigen können zweifellos die jugendlichen und weiblichen Arbeiter länger beschäftigt werden, als in anderen, und warum nur von der Nachtarbeit, von dieser aber unbedingt, Nachtheile für die Sittlichkeit der Frauen zu befürchten sein sollten, ist nicht ersichtlich. Es wird hierbei doch sehr auf die Art der Beschäftigung ankommen. Wenn in der Denkschrift behauptet wird, daß ein wirklich geordnetes Hauswesen kaum denkbar sei, wo die Hausfrau selbst Nachts außer Hause arbeite, so ist hierauf zu erwidern, daß nicht alle Arbeiterinnen Frauen sind und daß ein zweckmäßig geordnetes Hauswesen mit der Arbeit der Frauen in den Fabriken überhaupt

Digitized by Google

nicht zu vereinbaren ist. Die Gründe, welche gegen die Nachtarbeit sprechen, treffen auch für die Tagesarbeit zu. Gegen ein generelles Verbot der Frauenarbeit überhaupt aber spricht sich auch die Denkschrift mit Entschiedenheit aus.

Sehr zweifelhaft scheint mir der Werth einer allgemeinen Beschränkung der Arbeitszeit junger Mädchen bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zu sein. Ungleiche Arbeitszeiten sind mit dem Geschäftsbetriebe der meisten Fabriken unvereinbar. Die Webereien z. B. können nicht einige Stühle früher, andere später in Stillstand setzen. Sie müssen im Interesse eines ungestörten Ganges der Maschinen darauf halten, daß entweder alle Arbeiter gleichmäßig lange Stunden arbeiten, oder daß nach der halben Zeit geschichtet wird. Verbietet man nun den jungen Mädchen beispielsweise über 6 Stunden zu arbeiten, so reduzirt man faktisch die Arbeitszeit auf 6 Stunden, eine Maßregel, deren Zweischneidigkeit um so fühlbarer wird, wenn man bedenkt, daß für die Gesundheitsgefährlichkeit einer Beschäftigung keineswegs immer die Dauer derselben maßgebend ist, daß vielmehr auch bei Beurtheilung dieser Frage Nebenumstände eine wesentliche Rolle spielen. Ist mit einer langen Arbeitszeit eine gute Ernährung verbunden, so wird sie der Gesundheit weniger schaden, wie eine kurze Arbeitszeit, bei welcher es an der nothwendigen Pflege des Körpers fehlt. Daß aber, je kürzer die Arbeitszeit, desto kleiner der Verdienst und desto größer die Schwierigkeit wird, die Mittel zur reichlichen Ernährung des Körpers zu beschaffen, bedarf keines Beweises. Ob es daher wirklich im Interesse der jungen Mädchen bis zum 18. Jahre liegt, sie hinsichtlich ihrer Erwerbsfähigkeit in der vorgeschlagenen Weise staatlich zu bevormunden, wird auch vom Standpunkte der Gesundheitspflege aus bezweifelt werden müssen.

Das Verbot der Sonntags- und Sonnabend-Nachmittagsarbeit[1]) wird in der Allgemeinheit, wie es vorgeschlagen, ebenfalls auf so viele Hindernisse in der Praxis stoßen und einen so wesentlichen Eingriff in die Freiheit des Einzelnen bilden, daß es von vornherein als undurchführbar bezeichnet werden kann. Daß das den Sonnabend betreffende Verbot für

[1]) Vgl. hierzu den Artikel „Sonntagsarbeit und Sonntagsruhe" in der Prov.-Korresp. v. 8. Mai 1878 Nr. 19.

Digitized by Google

den damit erstrebten Zweck wirkungslos sein würde, kommt dabei nicht einmal in Betracht. Die jetzigen Vorschriften dürften in der That genügen.

Was endlich die in Anregung gebrachten Bestimmungen über den Schulbesuch der jugendlichen Arbeiter betrifft, so bin ich mit dem Satze zwar einverstanden, daß die Arbeit der Schulpflicht keinen Eintrag thun darf, glaube aber, daß die Bestimmungen zur Durchführung desselben zweckmäßiger ihren Platz in dem Unterrichtsgesetze finden werden. Für die Gewerbegesetzgebung dürfte es genügen, die Schulpflicht generell zu salviren.

Ich stimme dafür, daß die ganze Angelegenheit für jetzt vertagt werde, wenn nicht etwa bisher verschwiegen gebliebene, der Abhülfe dringlich bedürfende Zustände noch nachgewiesen werden." [1])

133.

9. Oktober 1876, **Varzin. Immediatbericht, betreffend die Aufschiebung des Wegfalls der Eisenzölle. Die Beseitigung der acquits-à-caution. Aussichtslosigkeit der Unterhandlungen mit**

[1]) Die Angelegenheit gelangte zunächst im Staatsministerium nicht zur Beschlußfassung und kam überhaupt erst im Frühjahr 1877 aus Anlaß verschiedener Initiativanträge (vgl. die Drucksachen des Reichstags Nr. 23, 74, 77, 92 der 3. Legislatur-Periode, I. Session 1877) im Reichstage in Fluß. Von freikonservativer Seite war folgende Anfrage an den Reichskanzler gestellt worden: „Geleitet von der Ueberzeugung, daß die auf gewerblichem Gebiete unter der jetzigen Gewerbegesetzgebung entstandenen Mißstände einer Abhülfe bedürfen, gestatten wir uns, an den Reichskanzler die Anfrage zu richten: gedenkt die Reichsregierung zur Beseitigung dieser Mißstände dem jetzt versammelten Reichstag Vorlagen über Abänderung der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869, beispielsweise in Bezug auf das Lehrlingswesen, die Frauen- und Kinderarbeit, die Maßregeln zur Verhinderung des Kontraktbruchs, die Beschränkung der Wanderlager und des Hausirhandels, sowie in Betreff der Schank- und Gastwirthschaften ꝛc. zur Berathung zu unterbreiten?" Der Präsident des Reichskanzler-Amts, Minister Hofmann erklärte, daß die Regierung während der gegenwärtigen Session Vorlagen, die eine grundsätzliche Aenderung von Bestimmungen der Gewerbeordnung bezweckten, nicht zu machen beabsichtige. Sie erkenne allerdings ein Bedürfniß zu einzelnen Aenderungen an und stehe namentlich auf Grund der vorgenommenen Untersuchung über das Lehrlingswesen und über die Kinder- und Frauenarbeit in Erörterung mit den einzelnen Regierungen; gerade der Augenblick einer wirthschaftlichen Krisis erscheine aber nicht geeignet, um Reformen einzuführen, welche den Betrieb des Gewerbes erschweren würden. Auch liege die Gefahr nahe, daß man gerade unter dem Eindruck der jetzigen schlechten wirthschaftlichen Lage geneigt sein könnte, in dem falschen Glauben, damit der Krisis abzuhelfen, Bestimmungen zu treffen, die bei einer normalen Lage der Dinge nicht getroffen werden würden. Vgl. auch Urk. 142, woselbst die Frage wegen der Fabrikarbeit der Frauen und jugendlichen Arbeiter noch einer näheren Würdigung unterzogen ist.

Digitized by Google

Oesterreich. Beseitigung der Benachtheiligung der deutschen Industrie nur von Zollrepressalien zu erwarten. (Auszug).

(Klarlegung des in Bezug auf die Beibehaltung der Eisenzölle von dem Handelsminister eingenommenen Standpunktes.[1]) Daß die bei Frankreich angeregte Beseitigung der mißbräuchlichen Handhabung der acquits-à-caution[2]) einen Erfolg haben werde, bezweifle er (Bismarck) vom Standpunkte der auswärtigen Geschäfte.) „Ebensowenig verspreche ich mir von ähnlichen Unterhandlungen mit Oesterreich ein Resultat. Abgesehen von der ganzen Handelspolitik der Nachbarstaaten leiden sie selbst unter der Ueberproduktion, welche, wie der Finanzminister mit Recht hervorhebt, überall stattfindet." Im Hinblick auf diese allgemeine Ueberproduktion werde es auch kaum gelingen, „neue Absatzgebiete im Auslande zu ermitteln oder zu erschließen, welche uns die vermehrte Ausfuhr dauernd abzunehmen bereit wären."

Der Finanzminister[3]) betone, daß nicht gerade die völlige Ueber-

[1]) Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 94 und 110.

[2]) Vgl. hierzu den Artikel der Prov.-Korresp. vom 13. Dezember 1876 Nr. 50 „Zum Schutze der heimischen Industrie" und „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 77.

[3]) In dem an den König erstatteten Bericht über die Finanzverwaltung Preußens in den drei Jahren 1873—1875 äußerte sich der Finanzminister Camphausen über die Eisenzölle wie folgt: „Durch das Gesetz vom 7. Juli 1873 ist ein wesentlicher Schritt auf der Bahn einer Reform des Zolltarifs im Sinne weiterer Befreiungen und Ermäßigungen geschehen. Der Zoll für Roheisen, welcher seit 1865 allmälig von 1 Mark auf 0,25 Mark ermäßigt worden war, ist vom 1. Oktober 1873 ab aufgehoben, die Zölle für grobe Eisen- und Stahlwaaren, sowie für Maschinen aus Eisen und Stahl sind ermäßigt und sollen vom 1. Januar 1877 ab ganz in Wegfall kommen. Gegen die Ausführung der rücksichtlich der Eisenzölle beschlossenen Maßregel hat sich eine lebhafte Agitation geltend gemacht. Zahlreiche an den Reichstag in seiner letzten Sitzung gerichtete Petitionen verlangten, daß die Aufhebung der noch bestehenden Zölle für Eisen- und Stahlwaaren, sowie für Maschinen bis zum Wiedereintritt günstigerer Verhältnisse vertagt werde. Die überwiegende Mehrheit des Reichstags hat jedoch in Uebereinstimmung mit den Bundesregierungen geglaubt, den Petitionen keine Folge geben zu sollen. Unleugbar befindet sich die Eisen- und Stahlindustrie in einer gedrückten Lage, eine Folge der stattgehabten Ueberproduktion. Aber eine Besserung dieses Zustandes ist nicht von der Aufrechthaltung der bestehenden Zölle, deren Beseitigung das Interesse zahlreicher Konsumenten dringend erheischt, sondern von der allmäligen Herstellung des Gleichgewichts zwischen Produktion und Verbrauch zu erwarten. Ein etwaiges Eingehen auf die Petitionen mußte um so bedenklicher erscheinen, als darin ein Verlassen der von den Bundesregierungen, wie von der Mehrheit des Reichstags in handelspolitischer Beziehung verfolgten Bahn erkannt werden konnte."

Digitized by Google

einstimmung der deutschen und ausländischen Tarifsätze zu erstreben, vielmehr jedem einzelnen Staate gegenüber das bei ihm wirksamste Mittel in Anwendung zu bringen, beispielsweise also Frankreich gegenüber weit mehr mit der Drohung einer Erhöhung des Weinzolls als mit der Drohung der Beibehaltung der Eisenzölle zu erreichen sein werde. „Dieser Ansicht kann ich allerdings nur beipflichten, glaube aber, daß die Erhöhung der Einfuhrzölle auf fremde Weine nicht blos als Drohung, sondern an sich und ohne Rücksicht auf die Eisenzollfrage angezeigt sein wird. Jedenfalls würde die Androhung einer Wiedereinführung der Eisenzölle die Wirksamkeit der Besorgniß Frankreichs vor höheren Zöllen auf Weine und Pariser Artikel wesentlich verstärken.[1]) Bisher aber steht dem Erfolg von Verhandlungen in dieser Richtung wesentlich der Unglaube des Auslandes entgegen, daß es uns mit der Ausführung derartiger Drohungen Ernst sei, oder daß wir, wenn es Ernst wäre, die Mehrheit des Reichstags dafür gewinnen würden. Doch werden wir meines Dafürhaltens den ungerechten Uebervortheilungen, welchen wir durch acquits-à-caution von Seiten Frankreichs ausgesetzt sind, nur durch wirkliche Repressalien ein Ende machen können. Weder von Androhungen noch von Unterhandlungen überhaupt erwarte ich Abhülfe."[2])

[1]) Daß der Reichskanzler bereits im Jahre 1871 eine Wendung der Handelspolitik gegenüber Frankreich für wünschenswerth erachtete, ist aus Urk. 98 bekannt. Die Ereignisse haben ihm darin Recht gegeben, daß den dort zunehmenden schutzzöllnerischen Tendenzen gegenüber mit der freihändlerischen Handelspolitik auf die Dauer nicht ohne Schädigung der deutschen Interessen fortgefahren werden konnte.

[2]) Kurze Zeit darauf (19. Oktober 1876) wünschte Fürst Bismarck, es möchte von den Ressortministern die Frage berathen werden: in welcher Weise wir am wirksamsten dem französischerseits mit den acquits-à-caution getriebenen Mißbrauche entgegentreten könnten. „Dem Reichskanzler fehlt hier das statistische Material, auf Grund dessen er sich eine definitive Ansicht in dieser Frage bilden könnte — er glaubt aber, daß wir am besten thun würden, die Weinzölle bedeutend zu erhöhen und sogenannte „Konfektions-Artikel" mit hohem Zoll zu belegen". (Auszug aus einem Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow d. d. Varzin, den 19. Oktober 1876.)

Unterm 24. Oktober 1876 übersandte Graf Herbert Bismarck aus Varzin im Auftrage des Reichskanzlers an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann ein Schreiben von A. Krupp in Essen über die Eisenzollfrage mit der Bitte, Abschrift dieses Kruppschen Briefes dem Finanzminister und dem Handelsminister mittheilen und den Brief selbst zu den Akten nehmen zu wollen. Ausgeführt war in dem Kruppschen Schreiben, es wäre für die deutschen Interessen ein Unglück, wenn die Eisen- und Stahlzölle fielen, bevor unsere Industrie durch die Handelsverträge mit dem jetzt begünstigten Auslande

Digitized by Google

134.

27. Oktober 1876, Varzin. **Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die Einführung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren. Beseitigung der beim Veredlungsverkehr stattfindenden Schädigungen der deutschen Industrie. Der Schutz der deutschen Interessen ist ausschließlich in den deutschen Zolleinrichtungen zu suchen. Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und Luxusgegenstände.** (Auszug.)

— — „Ich bin darüber nicht zweifelhaft, daß es nach dem Frankfurter Friedensvertrage[1]) unzulässig ist, für Eisen, welches aus Frankreich eingeht, eine besondere, nicht die gesammte Eiseneinfuhr treffende Abgabe zu erheben. Ich glaube auch nicht, daß es uns gelingen wird, der französischen Regierung den ohne Zweifel stattfindenden Mißbrauch der acquits-à-caution dergestalt juristisch nachzuweisen, daß sie sich für überführt erklären müßte; dazu ist die ganze Maschinerie der französischen Staatseinrichtungen zu biegsam und zu empfänglich für jede, auch unausgesprochene Intention der Regierung, welche die Uebervortheilung des Auslandes zum Zweck hat. Ebensowenig aber bin ich zweifelhaft, daß wir die beim Veredlungsverkehr stattfindenden ungerechten Schädigungen unserer Produzenten durch jedes Mittel, welches die Gesetzgebung darbietet, beseitigen müssen, — nicht blos bezüglich des Eisens, sondern auch namentlich des Zuckers und anderer Gegenstände, bei welchen etwa sonst noch ein Verfahren bemerkbar geworden ist, welches dem Geiste der Verträge nach eine Umgehung derselben enthält. Selbst wenn damit praktisch eine Schädigung des jetzt bestehenden Veredlungsverkehrs verbunden sein sollte, würde ich doch glauben, daß wir in erster Linie ungerechte Uebervortheilungen abwehren müssen, deren wirthschaftliche Bedeutung sich einer genauen Schätzung entzieht.

Ich ersuche daher Eure Excellenz, mir einstweilen Vorschläge machen

gleichgestellt sei. Ueber die Ablehnung des Antrags auf Verschiebung der Aufhebung der Eisenzölle in der Sitzung des Reichstags vom 13. Dez. 1876 s. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 117 und die Prov.-Korresp. vom 20. Dez. 1876 Nr. 51. — Der Zufall der Reihenfolge im Tarif fügte es, daß 1879 die erste Entscheidung des Reichstags im Sinne einer angemessenen Zollerhöhung sich gerade auf das Eisen, also den Gegenstand bezog, an welchen sich zuerst die mächtige Bewegung geknüpft hatte.

[1]) Vgl. oben S. 156. Note 2.

Digitized by Google

zu wollen über die Form und den Umfang, in welchen eine gesetzliche Ermächtigung für die Reichsbehörden zu erstreben sein wird, um allgemeine Ausgleichungsabgaben und andere zur sicheren Abstellung der bestehenden Mißbräuche erforderliche Maßregeln herbeizuführen. Wir dürfen in dieser Beziehung nicht von dem guten Willen der auswärtigen Regierungen, und namentlich der französischen, abhängig bleiben, sondern bedürfen der sicheren Bürgschaften, welche wir allein in unseren eigenen Einrichtungen finden können. Denn, wenn es auch gelänge durch diplomatische Verhandlungen und Androhung von Repressalien die französische Regierung zu Versicherungen zu vermögen, welche ihrem Wortlaute nach ausreichend erscheinen könnten, so würde es doch der französischen Zollverwaltung nach dem von der unsrigen ganz verschiedenen Geiste, in dem sie gehandhabt wird, immer möglich bleiben, in der praktischen Ausführung die Interessen der französischen Unterthanen zu begünstigen und die der deutschen zu benachtheiligen. Die administrative Willkür der einzelnen Behörden hat in Frankreich, wenn ihr die Konnivenz der Oberbehörden stillschweigend zur Seite steht, einen viel zu großen Spielraum, als daß wir uns auf das Verfahren französischer Behörden verlassen könnten, wenn es sich um den Schutz deutscher Interessen handelt.[1]) Wir müssen den letzteren ausschließlich in unseren eigenen Zolleinrichtungen suchen.

Ich halte es für eine Aufgabe, die sich weder abweisen noch aufschieben läßt, daß wir durch eigene Gesetzgebung den deutschen Erzeugnissen die Bürgschaften gewähren, welche wir in dem Wohlwollen fremder Regierungen bei Ausführung von Handelsverträgen nicht finden.[2]) Die Ehrlichkeit und die größere Schwerfälligkeit und Oeffentlichkeit unserer Verwaltung bringt uns den gewandteren und disziplinirteren Verwaltungen des Auslandes gegenüber in jedem Vertragsverhältnisse leicht in Nachtheil. Ich verstehe dabei unter „disziplinirt" die vorstehend angedeutete größere Fügsamkeit auch gegen solche Anordnungen, die nicht öffentlich eingestanden werden, die größere Manövrirfähigkeit zu einseitiger Ausbeutung von Handels-

[1]) Noch weiter und allgemeiner findet sich dieser Gesichtspunkt ausgeführt in der Urk. 136.

[2]) Zu dem Gerüchte, daß die Regierung die Einführung von Retorsionszöllen beabsichtige, vgl. die Freihandels-Korrespondenz vom 24. und 29. November, 2., 5., 10., 12., 14., 18., 20. und 22. Dezember 1876 Nr. 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26; sodann vom 18. April 1877 Nr. 46.

Digitized by Google

verträgen, eine Eigenschaft, die sich in Frankreich nicht blos bei den Zollbehörden, sondern auch im Transport- und Speditionswesen zu unserem Nachtheile bethätigt.

Ich glaube daher, daß wir keinen neuen Handelsvertrag abschließen dürfen, welcher irgend eine Fessel für die freie Bewegung unserer Gesetzgebung auf dem Gebiet der Tarife bestehen ließe oder neu herstellte, mit der alleinigen Ausnahme natürlich der vertragsmäßig bestehenden Klausel der meistbegünstigten Nation für Frankreich. Wir werden also, wenn wir, wie ich hoffe, zur Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und andere Luxusgegenstände gelangen, alle anderen Weine ebenso hoch belasten müssen, wie die französischen." [1])

135.

1. November 1876, **Varzin. Aeußerung, betreffend die Theilnahme Deutschlands an der Pariser Weltausstellung. Inopportunität eines solchen Schrittes im Hinblick auf die Stimmung der Franzosen gegenüber Deutschland. Die Erhaltung der nationalen Würde erfordert Deutschlands Zurückhaltung.**

„Es beunruhigt mich einigermaßen, daß die eine zeitlang lebhafte Erörterung wegen Beschickung der Pariser Ausstellung in den Zeitungen gänzlich verstummt ist.[2]) Ich befürchte, daß unter diesem Schweigen sich die Meinung festsetzt, als ob es einfach unsere Pflicht wäre, uns der französischen Citation zu fügen; und doch gehört der ganze Mangel an politischer Logik, die ganze feige Schüchternheit, die uns Paris gegenüber noch immer niederdrückt, dazu, wenn man sich dagegen blind stellen will, daß unsere Ausstellung in Paris eine ähnliche Rolle spielen wird, wie die aus-

[1]) Mittelst Schreibens vom 30. Oktober 1876 legte der Staatsminister Hofmann dem Fürsten Bismarck einen nach den obigen Gesichtspunkten aufgestellten Gesetzentwurf, betreffend die Erhebung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren, vor, welcher sich auf die meisten Artikel der Eisenbranche, ferner auf Zucker und Branntwein erstreckte. Wegen des Schicksals dieses Gesetzentwurfs vgl. Urk. 136 und außerdem den Artikel in der Prov.-Korresp. vom 13. Dez. 1876 Nr. 50 „Zum Schutze der heimischen Industrie".

[2]) Das Versäumniß wurde demnächst gründlich eingeholt. Man vgl. den aus den Preußischen Jahrbüchern in die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 49 vom 6. Dezember 1876) übergegangenen Artikel des Bildhauers Sußmann-Hellborn „Zur Beschickung der Pariser Weltausstellung", sodann beachtenswerthe Artikel in der National-Zeitung vom 4. und 6. November 1876 Nr. 516 und 518.

Digitized by Google

gepfiffenen Wagnerschen Melodien, oder wie der mit dem Rufe chien d'Allemand begrüßte Bildhauerlehrling. Die wenigen französischen Blätter, welche diese Vorgänge überhaupt berühren, führen zu deren Entschuldigung die Frage auf: „was haben die Deutschen überhaupt in Paris zu thun?“ Wenn dies in dem Augenblick geschieht, wo Frankreich im Uebrigen uns einzureden sucht, daß wir von der französischen Gastlichkeit und Ritterlichkeit eine liebenswürdige Aufnahme zu gewärtigen haben würden, so läßt sich daraus auf die Tonart schließen, die angeschlagen wird, wenn unsere Landsleute sich erst in der Falle der Ausstellung befinden. Ich fürchte, diese Tonart wird der Thatsache entsprechen, daß bisher ohne Sühne und ohne Tadel der Mord deutscher Unterthanen von französischen Geschworenen als eine straflose Handlung beurtheilt worden ist. Ich glaube nicht, daß in analoger Lage sich irgend ein französisches Blatt finden würde, welches die Beschickung einer Berliner Ausstellung zu befürworten den Muth hätte. Wenn wir dieser durch die unzweideutigsten Thatsachen kundgegebenen, nur Haß und Verachtung kennzeichnenden Stimmung der Franzosen gegenüber eine an alle Welt ergangene Einladung derselben gewissermaßen als Gäste Frankreichs annähmen, so würden wir damit meines Erachtens einen bedauerlichen Mangel an nationalem Ehrgefühl bekunden. Im Privatleben würde ein anständiger Mann eine an Jedermann ergangene Einladung in das Haus eines Anderen unbenutzt lassen, wenn dieser Andere öffentlich bekundet, daß er ihn haßt und verachtet, aber in seinem Hause dulden werde, wenn jener der Einladung dennoch Folge leistet. Zur Entkräftung der Gebote des nationalen Anstandes und Ehrgefühls wird nun die Frage ins Feld geführt, ob unsere Geld- und Handelsgeschäfte bei Befolgung der Einladung gewinnen oder verlieren. Selbst wenn wir erhebliche geschäftliche Vortheile davon erwarten dürften, so wäre es um so weniger für uns angezeigt, daß wir für Geldgewinn unsere nationale Würde opfern, indem wir bei einem Hausherrn, der uns geringschätzig und feindlich behandelt, das Gastrecht in Anspruch nehmen, uns ihm als Herrn im Hause unterordnen, Anerkennungen und Gefälligkeiten von ihm erwarten und annehmen, weil wir vielleicht einen Handelsvortheil von den sozialen Demüthigungen, die uns dort in Aussicht stehen, gewärtigen. Dabei bin ich überzeugt, daß diese Erwartung eine irrthümliche ist, oder wo ist der Vortheil, den die deutsche Industrie von einer der Ausstellungen in Paris,

Digitized by Google

London, Wien, Philadelphia[1]) seit 1855 bisher gehabt hat? Der Fremdenverkehr dieser vier Städte hat zweifellos dabei gewonnen und die von ihm lebenden Pariser Industrien können der französischen Regierung gewiß dankbar sein, wenn es ihr gelingt, eine zahlreich besuchte Ausstellung in Scene zu setzen. Deutschland aber hat im Rückblick auf die drei letzten Ausstellungen von 1876, 1873 und 1867 keinen Anlaß, einer neuen und jedenfalls verfrühten Schaustellung unverhältnißmäßige Opfer zu bringen, zu einem Zeitpunkte, wo solche dem Staat wie dem Privatmann besonders schwer fallen und ein auch nur ebenso günstiges Resultat, wie das von 1867 und 1873 nicht in Aussicht steht. Alle die kostspieligen Anstrengungen, die empfohlen werden, um den augenblicklichen Rückgang oder die Ermattung unserer Industrie zu verdecken, werden Niemand täuschen und zur Durchführung wesentlicher Verbesserungen der allgemein anerkannten Mängel in unserer Art auszustellen, fehlen uns die Persönlichkeiten und die staatliche Disziplinirung.

Wenn es in manchen öffentlichen Blättern als selbstverständlich behandelt wird, daß wir der französischen Verfügung, welche für 1878 eine Weltausstellung ansetzt, Folge leisten müssen, so schreibe ich das zum Theil der Gedankenlosigkeit zu, mit welcher unsere Preß-Politiker noch immer französischer Leitung zu folgen gewohnt sind, und mit welcher sie dem Publikum jede französische Trivialität täglich zu lesen geben, — andererseits aber auch so manchen einflußreichen Stimmen solcher Leute, denen Weltausstellungen Aussicht auf amtliche oder private Vergnügungsreisen gewähren. Soweit mir eine Stimme dabei zusteht, kann ich sie nur im Sinne der Abmahnung von der Betheiligung an der Pariser Ausstellung abgeben, und wünsche, daß die Reichsregierung sich in dieser Beziehung nicht von der Presse in das Schlepptau nehmen lasse, sondern der öffentlichen Meinung gegenüber eine feste und leitende Stellung einnehme.“ [2])

26. November 1876. Fürst Bismarck regt bei dem Bundesrath die Beschluß-

---

[1]) In Betreff der Niederlage der deutschen Industrie auf der Weltausstellung in Philadelphia (Deutschlands Industrie habe den Grundsatz: billig aber schlecht) vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz „Die deutsche Industrie auf der Anklagebank“ in der Nr. 33 vom 16. August 1876.

[2]) Einen guten Artikel zur Frage brachte die Post am 12. Oktober 1876 Nr. 241.

Digitized by Google

fassung über die Beschickung der Pariser Weltausstellung an.[1]) Derselbe beschließt einstimmig, daß eine Betheiligung des Deutschen Reichs an der zu Paris zu veranstaltenden Weltausstellung und eine Bewilligung von Geldmitteln zu diesem Zwecke nicht stattzufinden habe.[2])

136.

17. November 1876. **Varzin. Diktat, betreffend Erinnerungen zu dem Gesetzentwurf, über die Erhebung von Ausgleichungsabgaben. Benachtheiligung Deutschlands durch die Ausführung der Handelsverträge und Zollmaßregeln im Auslande. Sicherung der Freiheit der deutschen Zollgesetzgebung. Annahme des Gesetzentwurfs als Abschlagszahlung.**

„Der mit Schreiben vom 15. d. M.[3]) erhaltene Gesetzentwurf über

[1]) Das bereits in der Post vom 1. Dezember 1876 Nr. 286 veröffentlichte Schreiben lautet: „Nachdem der Botschafter der französischen Republik dem Auswärtigen Amt Mittheilung über die von der französischen Regierung für das Jahr 1878 in Aussicht genommene Ausstellung hatte zugehen lassen, ist den hohen verbündeten Regierungen durch das Reichskanzler-Amt hiervon mit dem Anheimstellen Mittheilung gemacht worden, sich zunächst über die Stellung zu vergewissern, welche die betheiligten industriellen Kreise zu dieser Frage einnehmen, und unter Erwägung des Ergebnisses die eigene Meinung festzustellen. Nachdem der Reichskanzler aus der Mittheilung der Regierungen ersehen kann, daß dieselben die angestellten Erhebungen beendigt und die einschlagenden Fragen selbst erwogen haben, beehrt sich derselbe dem Bundesrath die von der französischen Regierung erhaltene Mittheilung in Abschrift mit dem Antrage vorzulegen, ihn zur Beantwortung derselben durch eine Beschlußnahme über die Betheiligung des Deutschen Reichs an der gedachten Ausstellung und über die Bewilligung der dazu eventuell erforderlichen Geldmittel in den Stand zu setzen.

v. Bismarck."

[2]) Unterm 13. Februar 1877 erging an den Oberpräsidenten von Möller in Straßburg nachstehendes, bereits in der Vossischen Zeitung vom 24. Febr. 1877 Nr. 46 veröffentlichtes, vertrauliches Schreiben: „Ein im Elsässer Journal veröffentlichtes, nach Hagenau gerichtetes offizielles Schreiben des Direktors der Auswärtigen Sektion in der Pariser Ausstellungs-Kommission enthält die Angabe, daß dem französischen Generalkommissariat noch keine offizielle Kunde von Deutschlands Weigerung, sich an der Weltausstellung von 1878 zu betheiligen, zugegangen sei, und daß unterdessen der den Ausstellern aus dem Deutschen Reiche bestimmte Raum reservirt bleibe. Diese Angabe ist, soweit die deutsche Regierung dabei in Betracht kommt, nicht zutreffend. Die deutsche Regierung hat ihren Entschluß, sich an der Pariser Weltausstellung nicht zu betheiligen, alsbald, nachdem er gefaßt war, der französischen Regierung auf diplomatischem Wege mitgetheilt, und ist der definitive Karakter dieses Entschlusses unverändert. Wenn das Generalkommissariat der Ausstellung davon bisher keine Kenntniß erhalten hat, so kann die Unterlassung der Mittheilung jedenfalls nicht auf die deutsche Regierung zurückgeführt werden. Berlin, den 13. Februar 1877. Der Reichskanzler: gez. v. Bismarck."

[3]) Mittelst dieses Schreibens hatte der Staatsminister Hofmann dem Fürsten

Ausgleichungsabgaben[1]) giebt auch in der neuen Fassung zu folgenden Bedenken Anlaß.

Die Paragraphen 1 und, noch mehr, 2 legen uns die Last eines Beweises auf, dessen Führung meistens sehr schwierig sein wird. Die thatsächlichen Ausführungsprämien liegen zum Theil in Verwaltungsbestimmungen, welche sich unserer Kontrole und noch mehr unserem juristischen Nachweis entziehen, zum Theil aber auch in der Aufstellung wissenschaftlicher und technischer Sätze, über deren Richtigkeit man verschiedener Meinung sein kann.

Besonders schwierig aber wird diesen Faktoren gegenüber der durch §. 2 bedingte genaue Nachweis der Höhe der thatsächlich gewährten Ausfuhrprämie.

Der Beweis für die Voraussetzungen von §§. 1 und 2 wird aber nicht nur der fremden Regierung, sondern auch in jedem einzelnen Falle den etwa dissentirenden Stimmen im Bundesrath und Reichstag gegenüber geführt werden müssen.

Ich glaube, daß wir gegenüber dem geringeren Maße von Gewissenhaftigkeit, welches vom Auslande bei Ausführung der Verträge zur Anwendung gebracht wird, und bei der größeren Leichtigkeit, mit welcher

---

Bismarck den Gesetzentwurf, betreffend die Erhebung von Ausgleichungsabgaben, in derjenigen Fassung mitgetheilt, wie derselbe aus den Berathungen der Kommissare der betheiligten Ministerien und des Staatsministeriums hervorgegangen war. Vgl. Urkunde 134.

[1]) Der Gesetzentwurf hatte folgenden Wortlaut: „Wir Wilhelm ꝛc.

§. 1. Gegenstände, deren Ausfuhr in einem anderen Lande thatsächlich durch Ausfuhrprämien begünstigt ist, können durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths bei der Einfuhr in das deutsche Zollgebiet mit einer Ausgleichungsabgabe belegt werden.

§. 2. Die Ausgleichungsabgabe darf den Betrag der Ausfuhrprämie nicht übersteigen.

§. 3. Die Erhebung der Ausgleichungsabgabe kann entweder für die Erzeugnisse eines bestimmten Landes oder ohne Rücksicht auf den Ursprung der eingehenden Waaren für alle oder für bestimmte Grenzstrecken angeordnet werden.

§. 4. Die Anordnung der Erhebung einer Ausgleichungsabgabe soll der Regel nach wenigstens 4 Wochen vor dem Zeitpunkte, mit welchem sie in Kraft tritt, zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

§. 5. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Eingangszölle finden auch auf die Ausgleichungsabgaben Anwendung.

§. 6. Eine auf Grund des §. 1 erlassene Kaiserliche Verordnung ist außer Kraft zu setzen, wenn und soweit die Veranlassung zur Einführung der Ausgleichungsabgabe fortgefallen ist."

Digitized by Google

sich der Zollapparat in anderen Ländern für uneingestandene Zwecke der Regierung benutzen läßt, bei allen Verträgen zu kurz kommen werden, welche auf der Voraussetzung beruhen, daß sie von den fremdländischen Beamten mit derselben bona fides zur Ausführung gebracht werden, wie von den unsrigen.[1]) Es ist deshalb meines Erachtens für uns nicht rathsam, Handelsverträge abzuschließen, welche durch feste, konventionelle Tarifpositionen oder auf anderem Wege uns für die Dauer des Vertrags die Freiheit der Gesetzgebung auf dem Gebiete der Zölle beschränken. Nur in dieser Freiheit und ihrer rücksichtslosen Benutzung[2]) gegenüber jeder von uns erkannten, wenn auch juristisch nicht nachweislichen Benachtheiligung werden wir gegen letztere Schutz finden.

Ich werde in wenigen Tagen in Berlin sein und würde mich gern überzeugen, daß meine Bedenken gegen den anliegenden Entwurf unbegründet sind; denn derselbe hat den Vortheil, auf die Abhülfe, die ich erst von dem Erlöschen der jetzigen Handelsverträge erwarte, eine sofortige Abschlagszahlung[3]) zu gewähren."[4])

137.

13. Februar 1877. **Schreiben[5]) an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Verminderung der Matrikularbeiträge mittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs.** Be-

[1]) Vgl. über diese Beobachtung auch oben S. 241.

[2]) Kurze Zeit später betonte der Reichskanzler diesen Standpunkt auch im Reichstag. Vgl. dessen Reden über die Einführung von Retorsionszöllen vom 5. und 12. Dezember 1876 („Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 112 ff. und 116).

[3]) Das Wort „Abschlagszahlung" gebrauchte Fürst Bismarck auch in der Reichstagsrede vom 12. Dezember 1876; dasselbe gab zu vielen Kommentaren Anlaß.

[4]) Ein nach den vorstehenden Direktiven umgearbeiteter Gesetzentwurf wurde vom Reichskanzler unterm 7. Dezember 1876 dem Reichstag vorgelegt, von demselben jedoch im Laufe der Session nicht erledigt. Vgl. das Nähere in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 115—117 und wegen der erneuten Einbringung desselben am 18. April 1877 a. a. O. S. 125. Daß der wirthschaftliche Niedergang in der fehlerhaften Handelspolitik seine Ursache habe, wollte die offiziöse Presse immer noch nicht anerkennen. Vgl. z. B. den Artikel „Eine französische Stimme über die wirthschaftliche Krisis in Deutschland" in der Provinzial-Korrespondenz vom 22. November 1876 Nr. 47 und wegen der weiteren Entwicklung Urkunde 137.

[5]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Reichskanzler.

Digitized by Google

fürwortung indirekter Steuern auf die in Massen verzehrten, entbehrlichen Verzehrungsgegenstände. Einführung einer Reichsstempelabgabe. Schutz der deutschen Industrie gegen Benachtheiligung durch fremde Zoll- und Steuereinrichtungen. Aenderung der Normirung der Ausfuhrvergütungen. Vorläufige Erhöhung gewisser bestehender Steuern. Kommissarische Berathung des Reformplans.

„Ew. Excellenz gestattete ich mir unter heutigem Datum eine vorläufige Bilanz des Reichshaushalts-Etats für das Jahr 1877/78 mitzutheilen, aus welcher hervorgeht, daß in Folge der Steigerung der Reichsausgaben einerseits und der wesentlichen Verminderung der aus den Ueberschüssen früherer Jahre zu entnehmenden Deckungsmittel andererseits der durch gleichmäßige Matrikularbeiträge aller Staaten zu deckende Betrag sich gegen das Jahr 1876 um ca. 24 Millionen Mark erhöht.[1])

Die sowohl im Bundesrath als auch im Reichstag vertretene und von mir getheilte Ansicht, daß die Matrikularbeiträge zwar den in Art. 70[2]) der Verfassung angezeigten Weg zur Beschaffung des dem Reiche fehlenden Geldbedarfs bilden, aber dem Grundsatz einer gleichmäßigen Vertheilung der Reichslasten thatsächlich nicht entsprechen,[3]) läßt es gewiß als unerwünscht erscheinen, wenn die Matrikularbeiträge um einen so bedeutenden Betrag erhöht werden müssen. Indessen ist es nicht in erster Linie eine verfassungsmäßige Aufgabe des Reichskanzlers, anderweitige Deckungsmittel in Vorschlag zu bringen.[4]) Die von demselben zu vertretende Reichsfinanz-

[1]) Vgl. den Artikel „Die Finanzlage des Deutschen Reichs“ in der Provinzial-Korrespondenz vom 8. November 1876 Nr. 45.

[2]) Dieser Artikel lautet: „Zur Bestreitung aller gemeinschaftlichen Ausgaben dienen zunächst die etwaigen Ueberschüsse der Vorjahre, sowie die aus den Zöllen, den gemeinschaftlichen Verbrauchssteuern und aus dem Post- und Telegraphenwesen fließenden gemeinschaftlichen Einnahmen. Insoweit dieselben durch diese Einnahmen nicht gedeckt werden, sind sie, so lange Reichssteuern nicht eingeführt sind, durch Beiträge der einzelnen Bundesstaaten nach Maßgabe ihrer Bevölkerung aufzubringen, welche bis zur Höhe des budgetmäßigen Betrags durch den Reichskanzler ausgeschrieben werden“.

[3]) Vgl. oben S. 120 und wegen der Bestrebungen des Reichskanzlers, die Matrikularbeiträge zu beseitigen, dessen Reichstagsreden vom 1. Mai 1872 und 22. November 1875 in „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 67, 71.

[4]) Dieser Gedanke findet sich weiter ausgeführt in dem Schreiben des Fürsten Bismarck an den Staatsminister von Bülow d. d. 21. Dez. 1877 („Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 103).

Digitized by Google

verwaltung folgt vielmehr nur der ihr durch Artikel 70 der Reichsverfassung gegebenen Direktive, wenn sie in Ermangelung ausreichender eigener Einnahmen den Ausfall an Ueberschüssen früherer Jahre durch Matrikularbeiträge zu decken sucht. Das entscheidende Interesse an der möglichsten Minderung der Matrikularbeiträge liegt vielmehr bei den Finanzverwaltungen der Einzelstaaten.

Auch für Preußen wird, wenn eine Erhöhung der Matrikularbeiträge um 24 Millionen Mark für das Etatsjahr 1877/78 eintritt, eine Mehrausgabe erwachsen,[1]) für welche der preußische Staatshaushalt verfügbare Mittel zur Zeit nicht bietet.

Ich stelle daher anheim, ob die Königlich preußische Regierung vielleicht schon jetzt die Frage in Erwägung zu ziehen geneigt ist, in welcher Weise auf Verminderung der Matrikularbeiträge für die Dauer hinzuwirken sein wird. Ich werde dazu nach Maßgabe der verfassungsmäßigen Beziehungen zwischen dem Reiche und der Krone Preußen bereitwillig mitwirken, halte mich aber zu einseitiger Initiative in dieser Richtung, nach den verfassungsmäßigen Attributionen des Reichskanzlers, nicht für berufen.

Eine Verminderung der Matrikularbeiträge ist m. E. für die Dauer nach Lage der Dinge nur vermittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs möglich.[2])

In der Reichstagssitzung vom 22. November 1875 bei Berathung der damals gemachten Vorlage über die Erhöhung der Brausteuer habe ich einige Gründe näher dargelegt, aus welchen es sich m. E. empfiehlt, eine Vermehrung der indirekten Abgaben, insbesondere eine Erhöhung der Zölle und Steuern von denjenigen Verzehrungsgegenständen ins Auge zu fassen, welche, ohne zu den nothwendigen Mitteln der Ernährung zu gehören, dennoch in großen Mengen konsumirt werden.[3]) Ich zähle dahin außer

---

[1]) Ueber die Finanzlage Preußens hatte sich der Finanzminister Camphausen am 16. Januar 1877 bei der Vorlegung des Staatshaushalts-Etats für das Jahr 1877/78 in allgemeinen Zügen geäußert.

[2]) Man vgl. zu diesem Ausspruche die Reichstagsrede des Kanzlers vom 10. März 1877 („Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 119 ff.).

[3]) Abgedruckt findet sich die erwähnte Reichstagsrede in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 71 ff. Speziell wegen der Art der Tabackbesteuerung vgl. Urkunde 150.

Digitized by Google

Taback[1]) und Zucker vor allen Dingen Wein, Bier,[2]) Branntwein und Kaffee; ferner Petroleum und im Zusammenhange damit: Gas.[3]) Diese Artikel können meiner Ansicht nach wesentlich, und einige davon sehr viel höher als jetzt, besteuert werden, ohne daß der Verbrauch beträchtlich abnehmen oder die Erhöhung der Abgaben den Einzelnen ebenso empfindlich treffen wird, wie jede Erhöhung direkter Steuern es thun würde.

Sodann scheint es mir, daß der schon früher erwogene[4]) und in der letzten Reichstagssession wiederholt angeregte Gedanke der Einführung einer Reichsstempelsteuer,[5]) wodurch der Umsatz in beweglichen Werthen getroffen und eine Ausgleichung mit den auf dem unbeweglichen Besitz ruhenden Stempelabgaben herbeigeführt würde, weiter verfolgt und soweit als möglich verwirklicht werden sollte.

Endlich würde bei der anzustrebenden Reform auch darauf Bedacht zu nehmen sein, daß die deutsche Industrie gegen Benachtheiligungen wirksam geschützt wird, welche ihr durch die Zoll- und Steuereinrichtungen anderer Staaten bereitet sind.[6]) Es wird sich darum handeln, für die Ausfuhr der wichtigsten Erzeugnisse der deutschen Industrie nach anderen

---

[1]) Am 6. Oktober 1877 theilte der Staatsminister von Bülow dem Staatsministerium im ausdrücklichen Auftrage des Fürsten Bismarck einen Bericht des Kaiserlichen Gesandten in Washington vom 21. September 1877 mit, betr. die zunehmenden Erträgnisse der Tabacksteuer in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

[2]) Vgl. hierüber auch Urkunde 149.

[3]) Wegen dieses Steuerobjekts vgl. oben S. 123 Note 2. Dasselbe wurde nicht weiter verfolgt. Vgl. unten 6. April 1879.

[4]) Die Einführung einer Stempelsteuer (Börsensteuer) war vom Reichskanzler in den Jahren 1869 und 1875 ohne Erfolg vorgeschlagen worden. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 46 u. 61; wegen gerechterer Vertheilung der Stempelsteuern a. a. O. S. 75.

[5]) In der Sitzung des Reichstags vom 15. Dez. 1876 hatte der Abgeordnete Dr. Wehrenpfennig den Antrag gestellt, den Reichskanzler zu ersuchen, über die in den einzelnen Bundesstaaten zur Erhebung kommenden Stempelsteuern oder den Stempelsteuern gleich zu erachtenden Steuern resp. die daraus fließenden Jahreserträge, dem Reichstag baldthunlichst eine nach den einzelnen Kategorien geordnete statistische Uebersicht vorlegen zu wollen. Vgl. hierüber den stenographischen Bericht über die Reichstagssitzung vom 15. Dezember 1876 S. 817 und 818.

[6]) Vgl. die Urkunden 133, 134 und 136. Wie dieser Satz und die Fortsetzung desselben ersehen läßt, nahm auch der zollpolitische Reformplan des Fürsten Bismarck bereits bestimmtere Formen an, wovon nach außen allerdings nichts verlautete. Daß das oben erwähnte Programm den Beifall des Finanzministers nicht fand, kann man ohne Weiteres voraussetzen.

Digitized by Google

Staaten mindestens dieselben günstigen Bedingungen herbeizuführen, unter welchen die Einfuhr der Industrieerzeugnisse aus diesen Staaten nach Deutschland erfolgt.

Dabei kommen nicht blos die beiderseitigen Einfuhrzölle, [1]) sondern auch die Ausfuhrvergütungen in Betracht, welche beiderseits, und zwar bei uns, wie ich befürchte, unzulänglich, bei dem konkurrirenden Auslande aber überschüssig gewährt werden.

Ein auf diesen Grundlagen aufzustellender Reformplan bedarf umfassender Vorarbeiten, und der jetzige Zeitpunkt ist zur definitiven Feststellung eines Programms insofern noch nicht geeignet, als die bestehenden Handelsverträge uns die Hände binden, und es sich erst nach Erneuerung der Verträge, zunächst des Vertrags mit Oesterreich-Ungarn, [2]) zeigen wird, inwieweit bei der künftigen Gestaltung unserer Zölle und Steuern auf vertragsmäßige Feststellungen mit dem Ausland Rücksicht genommen werden muß.

Wenn die Königlich preußische Regierung aber geneigt wäre, schon für das am 1. April d. J. beginnende Finanzjahr provisorische Einnahmequellen behufs Verminderung der Matrikularbeiträge in Vorschlag zu bringen, so befürchte ich zwar, daß solche aus ähnlichen Motiven wie frühere analoge Vorlagen vom Reichstag abgelehnt werden, bin aber gern bereit, sie im Bundesrath und Reichstag zu unterstützen, namentlich, wenn sie sich in der Richtung einer vorläufigen Erhöhung der bestehenden Zölle und Steuern auf Taback, Bier, Zucker, Branntwein bewegen.

Ew. Excellenz beehre ich mich zunächst um eine Aeußerung hierüber und eventuell um Bezeichnung eines Kommissarius zu ersuchen, welcher im Falle des Einverständnisses Ew. Excellenz mit meinem Vorschlag, über die Details der in dieser Hinsicht zu entwerfenden Gesetzesvorschrift mit

---

[1]) Eine schwere Schädigung der deutschen Exportinteressen war kürzlich dadurch erfolgt, daß Rußland durch die vorgeschriebene Zahlung der Zölle in Gold die Waaren wesentlich höher belastete. Unterm 31. Dezember 1876 benachrichtigte der Staatsminister v. Bülow im Auftrage des Fürsten Bismarck die Kaufmannschaft in Königsberg, auf Verwendung der Kaiserlichen Botschaft in St. Petersburg bei der Kaiserlich russischen Regierung sei von dem russischen Finanzminister angeordnet worden, daß für die bis zum 1. Januar 1877 per Eisenbahn eingetroffenen Waaren bis zum 10. Januar der Zoll noch wie bisher in Banknoten bezahlt werden dürfe.

[2]) Vgl. oben S. 232 und Urkunde 141.

Digitized by Google

dem Herrn Präsidenten des Reichskanzler-Amts in Berathung treten könnte." [1])

138.

12. März 1877. **Schreiben an das preußische Staatsministerium, betreffend die Ausführung des Reichseisenbahnprojekts. Ersuchen um eine Mittheilung über den Stand der Sache und die Intentionen der preußischen Regierung.**

„Das preußische Gesetz vom 4. Juni v. J., betr. die Uebertragung des Eigenthums ꝛc. des Staates an Eisenbahnen auf das Reich, [2]) harrt noch der Ausführung. Es steht zu erwarten, daß ich mich der Nothwendigkeit nicht werde entziehen können, mich dem jetzt versammelten Reichstag gegenüber in irgend einer Form über den Gegenstand zu äußern. Ausweislich der vom Herrn Minister für Handel ꝛc. wie vom Herrn Finanzminister mir zugegangenen Mittheilungen bestehen zwischen den zunächst

[1]) In einem späteren Stadium der Frage (9. März 1877) erklärte Fürst Bismarck, er halte es für unmöglich, schon in der jetzigen Reichstagssession eine Steuervorlage durchzubringen. Höchst bedenklich aber sei es, sich einer nochmaligen Ablehnung auszusetzen. Er wünsche nicht etappenweise durch Einbringung einzelner Steuervorlagen vorzugehen, sondern erstrebe eine durchgreifende Reform des gesammten Zoll- und Steuerwesens. Eine solche Reform werde durch Einführung einer Tabacksteuer nicht gefördert, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach ins Unbestimmte vertagt. Man werde die Tabacksteuer allein vielleicht im Reichstag als Abschlagszahlung bewilligen, dann aber später um so entschiedener sich gegen die Besteuerung anderer Gegenstände erklären, die als Steuerobjekte ebenso empfehlenswerth seien. Nur dadurch, daß man diese Gegenstände, als welche er besonders Bier und Petroleum bezeichnen müsse, in Verbindung mit dem Taback in Vorschlag bringe, könne man auf Annahme derselben rechnen. — Das Seitenstück zu der obenstehenden Urkunde bildet die Reichstagsrede des Fürsten Bismarck vom 10. März 1877 (vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 119), welche erst jetzt voll verständlich ist. Die Einbringung neuer Steuervorlagen im Reichstag unterbleibt, es unterbleiben aber auch die von dem Reichskanzler gewünschten Vorarbeiten zu einem allgemeinen Reformplane in Bezug auf die Steuern und die Zölle. Voraussichtlich ist diese letztere Unterlassung auf den Umstand zurückzuführen, daß bereits kurze Zeit später (April 1877) die Kanzlerkrisis zum Ausbruch gelangte, welche durch Beurlaubung des Fürsten Bismarck an Stelle des erbetenen Abschieds zur Erledigung gelangte. Eine Wiederbelebung des Steuerreformplans erfolgte erst im Dezember 1877, da Fürst Bismarck zuerst mit Herrn v. Bennigsen und demnächst mit dem Finanzminister Camphausen über die dem Reichstag zu unterbreitenden Steuerentwürfe verhandelte. Vgl. Urkunde 149 u. 150. Früher hatte die handelspolitische Frage zur Entscheidung gedrängt; vgl. hierüber die Urkunden 141 u. 144 ff.

[2]) Vgl. Urkunde 131.

Digitized by Google

betheiligten preußischen Ressorts sowohl bezüglich der nach Maßgabe des bezeichneten Gesetzes zu übertragenden Objekte, wie in Betreff der Modalitäten der Uebertragung Meinungsverschiedenheiten, so daß ich noch nicht in der Lage bin, auf Grund des vorliegenden Materials dem Reichstag eine die Intentionen der Königlich preußischen Regierung zum Ausdruck bringende amtliche Auskunft über die Sachlage zu ertheilen.

Mit dem vom Herrn Finanzminister in seinem Schreiben vom 8. d. M. mir gemachten Vorschlage, die Auskunft auf die allgemeine Mittheilung zu beschränken, daß die preußische Regierung mit den Vorbereitungen zur Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni v. J. unverzüglich vorgegangen und mit der ressortmäßigen Beschaffung des Materials für die Feststellung der wesentlichen Grundlagen der abzuschließenden Verträge beschäftigt sei, kann ich mich nicht einverstanden erklären, da damit für die bezweckte Klarlegung der dortseitigen Stellung zur Sache wenig gewonnen sein würde. Vielmehr sehe ich mich zu dem Ersuchen genöthigt, daß die Königlich preußische Regierung mich in den Stand setzen wolle, dem Reichstag bezüglich der Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 eine der Auffassung und den Absichten der preußischen Regierung entsprechende Auskunft zu ertheilen." [1])

139.

28. März 1877. **Votum, betreffend die Revision des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870. Beseitigung oder Abkürzung der für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebenen Frist. Gewährung der Unterstützung nicht in Geldbewilligungen. Vermehrung der Arbeitshäuser. Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden in Armensachen.** [2]) (Auszug.)

(Würdigung einzelner nebensächlicher Bestimmungen des von dem

[1]) In der Frühjahrs-Session 1877 wurde Fürst Bismarck nicht veranlaßt, sich über den Stand des Reichseisenbahnprojekts zu äußern. Wohl aber bemerkte derselbe in der Sitzung des Reichstags vom 25. Februar 1878 auf eine Anfrage des Abgeordneten Richter (Hagen), ob das gedachte Projekt definitiv aufgegeben sei: „Ich vermag diese Erklärung mit Bestimmtheit nicht zu geben, indem mir bisher diejenigen Ergebnisse der Ermittelungen und Entschließungen der preußischen Ressorts, die als Vorbedingung nothwendig sind, um mir ein Urtheil darüber zu bilden, nicht vorliegen." Vgl. unten 19. Juli 1878.

[2]) In der Sitzung des Staatsministeriums vom 9. März 1877 hatte der

Digitized by Google

Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal vorgelegten Gesetzentwurfs.)

„Anders verhält es sich mit der sub 3 erörterten Frage, ob die für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebene zweijährige Frist gänzlich zu beseitigen oder nur abzukürzen ist.[1]) Hier handelt es sich nicht allein um Bekämpfung einzelner, in die Augen springender Uebelstände, sondern um eine Revision der leitenden Prinzipien des Gesetzes. Ich bin geneigt, zwar persönlich der Ansicht zuzustimmen, daß die erwähnte Frist ganz beseitigt und ihr die Bestimmung substituirt werde, daß Jeder an dem Orte, wo er hülfsbedürftig geworden, auch hülfsberechtigt sei, und die daraus hervorgehenden Lasten nach Verhältniß ihrer Bedeutung von engeren oder weiteren Kreisen getragen werden. Nur dadurch wäre meines Erachtens eine durchgreifende Abhülfe der schädlichen Wirkungen unserer gegenwärtigen Armen- und Niederlassungs-Gesetzgebung erreichbar. Die Durchführung dieser Maßregel würde aber eine Verschiebung des ganzen Systems des Gesetzes zur Folge haben, und mir liegt daran, der ersten Reform des Gesetzes nicht noch mehr Schwierigkeiten zu bereiten, als ihr ohnehin entgegenstehen werden. Aus diesem Grunde schließe ich mich für jetzt den vom Herrn Landwirthschaftsminister vorgeschlagenen Reformen an, und namentlich der Herabsetzung der zweijährigen Frist auf eine einjährige.

Ministerpräsident den Wunsch ausgesprochen, daß die preußische Staatsregierung die Initiative zur Abänderung der über den Unterstützungswohnsitz geltenden gesetzlichen Bestimmungen ergreifen möge.

[1]) Das Gesetz von 1870 hatte die schwierige Aufgabe zu lösen, die Bestimmungen der Bundesverfassung und des Freizügigkeitsgesetzes in Betreff des Niederlassungsrechts und der Beschränkungen, welchen dies Recht im Fall der Hülfsbedürftigkeit unterworfen ist, durch einheitliche Vorschriften über die Uebernahme und die Unterstützung der Hülfsbedürftigen zu ergänzen. Die Lösung dieser Aufgabe auf der Grundlage des altpreußischen Systems des Unterstützungswohnsitzes gelang nicht ohne lebhaften Widerstand seitens der Anhänger des im übrigen Bundesgebiet hergebrachten Heimathssystems und nicht ohne Konzessionen an dieses System. Das im Kampf entgegengesetzter Anschauungen mühsam zu Stande gebrachte Werk zeigte bei der praktischen Anwendung schon bald Mängel. Verschärft und vervielfältigt wurden die zu Tage tretenden Uebelstände durch die Wirkungen der Freizügigkeit in Verbindung mit der Hinwegräumung zahlreicher anderer Schranken, dem schnellen Anwachsen der Verkehrsmittel, sowie dem rapiden Aufschwunge von Handel und Wandel nach dem französischen Kriege. Für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes hatte das Gesetz zweijährigen ununterbrochenen Aufenthalt, und für den Verlust ununterbrochene Abwesenheit während eines gleichen Zeitraums verlangt.

Digitized by Google

Wenn jedoch den Vorschlägen des Herrn Landwirthschaftministers gemäß der §. 29 des Gesetzes vom 6. Juni 1870 dahin abgeändert wird, daß die über Verpflegung erkrankter Dienstboten, Gesellen u. s. w. geltenden Bestimmungen auch auf Fabrikarbeiter Anwendung finden, und daß die Fristbestimmung von 6 Wochen, innerhalb welcher die Erkrankten auf Kosten der Aufenthaltsgemeinde zu verpflegen sind, eine Erweiterung bis auf 3 Monate erhält, — wenn ferner in Wiederanknüpfung an die frühere preußische Gesetzgebung den Verwaltungsbehörden die Ermächtigung ertheilt wird, arbeitsfähige Obdachlose, Arbeitsscheue, welche die öffentliche Armenpflege in Anspruch nehmen, und Personen, die pflichtwidrig ihre Angehörigen der Armenpflege anheimfallen lassen, zur Zwangsarbeit anzuhalten, so wird, wie ich glaube, auf eine Besserung der jetzigen übeln Zustände gerechnet werden können.

Es empfiehlt sich meines Erachtens, daß man mehr und mehr dazu übergeht, die erbetene Unterstützung nicht in Form von Geldbewilligungen, sondern durch Zuweisung von Kost und Wohnung unter Beanspruchung der Arbeitskraft des Nachsuchenden zu gewähren. Gegen Arbeitsscheue und Landstreicher bildet die Vermehrung der Arbeitshäuser das einzige Mittel, dessen Erfolg bisher in andern Ländern versucht worden ist, und sich da bewährt hat, wo die Unterbringung in Arbeitshäuser nicht ausschließlich von einem Richterspruche abhängig gemacht worden ist. Die nothwendige Schwerfälligkeit des Prozeßverfahrens, die Langwierigkeit des Instanzenzuges, die Schwierigkeit, Landstreicher bis zur endgültigen Entscheidung festzuhalten, machen den beabsichtigten Zweck in den meisten Fällen illusorisch. Auf dem Gebiete der Armenverwaltung wird ein praktisch wirksames Eingreifen nur unter wesentlicher Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden möglich werden." [1])

[1]) Unterm 30. Mai 1877 legte der Reichskanzler (in Vertretung Hofmann) dem Bundesrath im Namen des Präsidiums den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870, vor. Durch das vorgeschlagene Gesetz sollte die Grundlage für die Erwerbung des Unterstützungswohnsitzes dahin festgestellt werden, daß derjenige, welcher innerhalb eines Ortsarmenverbandes nach zurückgelegtem einundzwanzigsten Lebensjahre ein Jahr lang ununterbrochen seinen gewöhnlichen Aufenthalt gehabt hat, dadurch in demselben den Unterstützungswohnsitz erwirkte. An den Reichstag gelangte der Gesetzentwurf nicht; er muß also im Bundesrath auf Widerspruch gestoßen sein.

Digitized by Google

140.

23. Mai 1877. **Schreiben an den Senator Gustav Godeffroy in Hamburg, betreffend die Förderung des Transports westfälischer Kohlen nach Hamburg und die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes. Ankauf der Venloer Bahn.**

„Ew. Hochwohlgeboren erwidere ich auf das Schreiben vom 14. d. M.,[1]) daß ich von Ihren Bestrebungen, der westfälischen Steinkohle im Norden Deutschlands Eingang zu verschaffen, mit Interesse Kenntniß genommen habe.

Ob und unter welchen Modalitäten es für den Staat thunlich sein wird, Ihrem Vorschlage gemäß die Venloer Bahn anzukaufen, muß ich zunächst der ressortmäßigen Beurtheilung des Herrn Handelsministers überlassen. Von meinem Standpunkte aus werde ich gern jede Maßregel unterstützen, welche die Schäden der sich kreuzenden Sonderbestrebungen auf dem Gebiete der Tarifpolitik abzustellen geeignet ist.[2]) In erster Linie rechne ich dazu die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes."[3])

[1]) Adressat bemerkte hier, es habe ihm zu widersinnig geschienen, Jahr aus Jahr ein 25 Millionen deutscher Gelder nach England wandern zu sehen für englische Steinkohle, während Deutschland beinahe zu großen Reichthum dieses schwarzen Diamanten besitze. Er habe sich in Folge dessen bemüht, der westfälischen Steinkohle in unserem Norden und speziell in Hamburg Eingang zu verschaffen. Es sei ihm dies bis zu einem gewissen Grade gelungen; ein durchschlagender Erfolg, das heißt eine Verdrängung der englischen Kohle aus unseren deutschen Märkten scheitere aber an dem Tarifsatze der Cöln-Mindener Eisenbahn, welche sich nicht entschließen wolle, — ungeachtet der ihr nachweislich verbleibenden Rentabilität — die zur wirksamen Bekämpfung der englischen Konkurrenz absolut erforderlichen Frachtermäßigungen auf ihrer Bahn zu gewähren.

[2]) Mittelst Schreibens vom 23. Mai 1877 übersendet demnächst Fürst Bismarck die Godeffroysche Eingabe dem Handelsminister Dr. Achenbach. Bei dem Interesse, welches die Bestrebungen desselben zur Förderung des Absatzes deutscher Kohle unzweifelhaft verdienen, erscheine es wünschenswerth, den Vorschlag des Ankaufs der Venloer Bahn einer näheren Prüfung zu unterziehen. Die Bahn ging erst am 1. Februar 1880 mit der Cöln-Mindener Bahn in das Staatseigenthum über.

[3]) Zur Klarlegung der Eisenbahnpolitik der Regierung sah sich der Handelsminister Dr. Achenbach in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Dezember 1877 veranlaßt, gegenüber dem Abgeordn. Richter (Hagen), welcher der Regierung vorgeworfen hatte, einen gewaltsamen Druck auf die Privatbahnen, zunächst auf die Berlin-Stettiner Bahn, zu üben, um sie leichter in die Hand des Staates zu bringen. Der Minister leugnete Verstaatlichungsgelüste in Betreff der Berlin-Hamburger und Cöln-Mindener Bahn, gab indessen die Absicht zu, die Deutz-Gießener, die Oberhausen-Arnheimer Bahn und die Cölner Rheinbrücke seitens des Staates zu erwerben. „Die Regierung hat in den vergangenen Jahren ihren Standpunkt dahin klargelegt, daß es ihre Aufgabe sei, dominirende

Digitized by Google

141.

28. Juli 1877, **Varzin. Erlaß an den Botschafter Grafen zu Stolberg in Wien, betreffend die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn. Kein Zeitpunkt zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags. Befürchtung einer Schädigung der allgemeinen deutschen Interessen. Einführung eines Kontrolzolles für Vieh.** (Auszug.)

— — „Ich halte den gegenwärtigen Moment für außerordentlich ungünstig zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags.[1])

Ein absolutes Veto will ich deshalb aber gegen einen solchen nicht von Hause aus geltend machen, aus Rücksicht auf die österreichisch-ungarische Regierung und auf diejenigen, deren Privatinteressen beim Fortfall eines Tarifvertrags leiden würden. Aber unter keinen Umständen würden diesen Privatinteressen zu Liebe die allgemeinen Interessen der deutschen Nation geschädigt werden dürfen.

Sollten Ew. Erlaucht in irgend einem Stadium der Verhandlungen[2])

Linien in ihren Besitz zu bringen; es ist kein Hehl daraus gemacht, daß sie es als Aufgabe der Staatsverwaltung betrachte, die einzelnen Stücke der Staatsbahnen in Verbindung mit einander zu bringen und diejenigen Linien zu erwerben, die nach den verschiedenen Hauptrichtungen hin den Verkehr vorzugsweise beherrschen.“ Die Verwirklichung dieses Prinzips war erst dem Nachfolger des im März 1878 aus dem Handelsministerium geschiedenen Ministers Achenbach, Maybach vorbehalten, welcher zuerst die Stelle des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts, demnächst die des Unterstaatssekretärs im Handelsministerium bekleidet hatte. Vgl. Urkunde 158.

[1]) Nach der Kündigung des Handels- und Zollvertrags zwischen dem Zollverein und Oesterreich (vgl. oben S. 232) hatten am 16. April 1877 in Wien kommissarische Berathungen über die Erneuerung des Vertrags begonnen, welche zunächst bis Mitte Mai dauerten. Zum zweiten Mal reisten die deutschen Bevollmächtigten am 4. August 1877 nach Wien.

[2]) Deutscherseits wurde hierbei an den Grundgedanken der Vereinbarung von 1868 festgehalten; die im Jahre 1868 gewährten Verkehrserleichterungen sollten nicht allein bestehen bleiben, sondern womöglich noch weiter ausgedehnt werden. Deutschland war auf diesem Wege seit 1868 selbständig weiter vorgegangen; es hatte seinen Tarif mehrfach autonom durch Einführung von Zollbefreiungen und Zollermäßigungen abgeändert. Die Konventionaltarife von 1868 gewährten Oesterreich vielfach höhere Sätze, als Deutschland. Umsomehr mußte Letzteres darauf sehen, für diejenigen Gegenstände, welche bei der deutschen Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn eine bedeutende Rolle spielten, Ermäßigungen der dortigen Eingangszölle zu erlangen. Bei einigen wenigen Artikeln gebot das handelspolitische Interesse Deutschlands, die Ausscheidung derselben aus den Konventionaltarifen und das Recht der autonomen Feststellung zu fordern.

Digitized by Google

den Eindruck erhalten, daß bei den Kommissarien das Bedürfniß „daß“ abgeschlossen werde, stärker sein, als die Besonnenheit über das „wie“, so würde ich um schleunige telegraphische Mittheilung Ihrerseits bitten.

Als einziges Detail bemerke ich für heute, daß ich, Angesichts der neuen Einschleppung der Rinderpest, eine Kontrolabgabe auf Vieh für eins unserer unabweislichen Bedürfnisse halte,[1]) schon um die Thätigkeit der Zollbehörden zur Mitwirkung gegen die unerlaubte Grenzüberschreitung des Viehes zu gewinnen.“[2])

142.

10. August 1877, **Varzin. Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. das Institut der Fabrikinspektoren. Fehlerhafte Organisation desselben. Zweifel an seiner gesetzlichen Berechtigung. Die diskretionäre Gewalt des Fabrikinspektors. Die Wirkungen des bestehenden Verhältnisses in Bezug auf die Industrie und die Unzufriedenheit der Regierten mit der Regierung. Widerspruch gegen den Entwurf eines Fabrikgesetzes. Würdigung der Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber. Erschwerungen im Fabrikbetriebe und in der Fabrikanlage. Kritik der Bestimmungen zum Schutze der jugendlichen Arbeiter. Trennung der Geschlechter bei der Arbeit. Uebertreibungen in der Bevormundung zur Verhütung menschlicher Gefahren. Die Lösung der sozialen Frage liegt in der Arbeiter-Unfall- und Invalidenversorgung.**

„Bei meiner Anwesenheit auf dem Lande habe ich Gelegenheit gehabt, in benachbarten Fabriken die Thätigkeit der neu eingesetzten Fabrikinspektion zu beobachten und in Folge der dabei erhaltenen Eindrücke bei dem Fabrikinspektor der Provinz, Herrn Hertel, mir nähere Auskunft über seine Instruktionen und Vollmachten erbeten. Nach Kenntnißnahme von denselben glaube ich, daß das Institut der Fabrikinspektoren, so wie es augenblicklich organisirt ist,[3]) in seiner gesetzlichen Berechtigung zweifelhaft, in seiner praktischen Wirksamkeit aber nachtheilig für die Industrie wirken wird.

[1]) Vgl. hierüber auch die Urkunde 147.

[2]) Wegen der weiteren Entwicklung dieser Vertragsverhandlungen vgl. unten S. 266.

[3]) Wie aus der späteren Darstellung ersichtlich ist, wurde das Institut

Digitized by Google

Ich weiß nicht, ob das Maß von diskretionärer Machtvollkommenheit, welches dem Fabrikinspektor beigelegt ist, den Intentionen Ew. Excellenz entspricht, glaube aber, daß derselbe nicht über die ihm ertheilten Dienstanweisungen hinausgeht und diese aufrichtig und mit Hingebung auszuführen sucht. Ew. Excellenz wollen aus den Anlagen das Nähere darüber entnehmen. Es geht aus denselben hervor, daß der Fabrikinspektor alle diejenigen Aenderungen und Einrichtungen, welche er im Sinne des §. 107 der Gewerbeordnung[1]) persönlich für nützlich hält, auf eigene Verantwortung anordnet, einen kurzen Termin zur Ausführung setzt und die Anzeige, daß seine Anordnungen vollzogen sind, bis zum 15. August, also in 14 Tagen, erwartet, daß es ferner, wie sein Schreiben vom 31. Juli zeigt, in seiner Macht steht, Remonstrationen gegenüber von seinem Einschreiten vorläufig abzusehen oder dabei zu beharren, ohne hierin durch eine gesetzliche Norm gebunden zu sein. Der §. 107 spricht von Einrichtungen, die „nothwendig" sind, sagt aber nicht, wer zu entscheiden hat, was „nothwendig" sei. Daß er diese Entscheidung in die Hand von Einzelbeamten von der Stellung und Vorbildung der Fabrikinspektoren hat legen wollen, zu der Annahme halte ich die Königliche Regierung nicht für berechtigt. Thatsächlich liegt es aber so. Wenn der Fabrikinhaber sich durch Anordnungen des Inspektors beschwert fühlt, so kann er zwar den Rekurs ergreifen, er wird sich in der Regel und erfahrungsmäßig aber hüten, dies zu thun; bei der großen diskretionären Gewalt des Fabrikinspektors liegt ihm viel mehr daran, sich dessen guten Willen zu erhalten, als die Kosten und die Unbequemlichkeiten zu vermeiden, welche die Ausführung unzweckmäßiger Anordnungen der Inspektion ihm auferlegt. Der Fabrikant sagt sich, daß, wenn er den Inspektor zu seinem Gegner macht, derselbe in dem Arsenal der Gesetzgebung die Mittel besitzt, ihm seinen Gewerbebetrieb wesentlich zu erschweren; er sagt sich, daß in den Rekursinstanzen das unantastbare technische Gutachten, welches die erste Instanz an Ort und Stelle

im Jahre 1878 von dem Bundesrath anderweitig organisirt, und zwar im Wesentlichen nach Maßgabe der Vorschläge des Fürsten Bismarck.

[1]) Diese Gesetzesbestimmung lautete nach alter Fassung der Gewerbeordnung: „Jeder Gewerbeunternehmer ist verbunden, auf seine Kosten alle diejenigen Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten, welche mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Gewerbebetriebs und der Betriebsstätte zu thunlichster Sicherung der Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendig sind."

Digitized by Google

abgegeben hat und aufrecht erhält, sich erfahrungsmäßig auch durch die späteren Instanzen siegreich durchschlägt; der Fabrikant hat ferner nicht immer die Zeit übrig, auch oft nicht die Geschäftskunde, welche erforderlich sind, um einen Streit den Behörden gegenüber im Schriftwechsel durchzuführen. Kurz, er fügt sich lieber auch gegen besseres Wissen und im Gefühl, Unrecht zu leiden; aber seine Verstimmung äußert sich bei den Wahlen und bei all' den Gelegenheiten, wo sein freundliches oder feindliches Urtheil über die Regierung Ausdruck finden kann. Ich vermag mir, nach meinen persönlichen Erfahrungen in den außeramtlichen Kreisen, vielfach Rechenschaft darüber zu geben, wie in den konservativsten, ruhigsten und sonst nicht unverständigen Kreisen der Wähler und der Zeitungsleser das unbestimmte Gefühl sich festgesetzt hat, daß man die Kandidaten und die Blätter fördern müsse, von welchen Schutz gegen die Regierung und ihre Beamten zu erhoffen sei. Die Empfindlichkeiten über Mißachtung persönlicher Rechte kommen allen Ressorts gegenüber vor; am häufigsten meiner Erfahrung nach aber in den Ew. Excellenz untergebenen technischen Fächern.

Ich bin in der Lage, die Wirkung unserer gesetzgeberischen und administrativen Arbeiten zu beobachten, weil ich nicht blos der regierenden und gesetzgebenden Klasse angehöre, sondern auch der regierten und selbst fühle, wie fehlerhafte Gesetze wirken. Wenn das Geschick einer so einflußreichen Klasse, wie die Fabrikbesitzer einer Provinz, von den individuellen technischen Ansichten und von der individuellen Gesetzauslegung eines einzelnen, gewiß wohlgesinnten, aber vielleicht enthusiastischen Beamten von lebhaftem Selbstgefühl abhängt, so liegt hierin eine bedeutende und unnöthige Erweiterung des Feldes, auf dem die Regierung sich Feinde macht und auf dem die Regierung auf ihre Kosten die Verantwortlichkeit für die Irrthümer und Uebertreibungen einzelner Beamten übernimmt.

Daß die Anordnungen eines wohlmeinenden Fabrikinspektors nicht immer zweckmäßig sind, liegt in der Natur der Sache, trägt aber wesentlich dazu bei, die Verstimmung über die Eingriffe in Privatrechte zu steigern.

Die Fabrikinspektoren sollen dem Vernehmen nach schon jetzt fast sämmtlich technisch gebildete Männer sein, aber in welchem Maße sind sie das? Sind sie es mit der Universalität, die für dieses Amt, wenn es

Digitized by Google

isolirt und nach Willkür ausgeübt werden soll, verlangt werden müßte? Haben sie, neben ihrer Eigenschaft als Techniker, das Maß von juristischer, politischer und sozialer Bildung, vor allem die Selbstbeherrschung, welche mit einer so eingreifenden Stellung nothwendig verbunden sein müßte? Mir liegt in dieser Beziehung die Erinnerung nahe an die Kreis-Baumeister, unter deren Aufsicht die Dampfkessel stehen, mitunter ohne daß dieselben die Zusammensetzung einer Dampfmaschine kennen. Nichtsdestoweniger besaßen und besitzen sie eine Machtvollkommenheit, die mitunter zu Erpressung, bei Halbgebildeten aber zur Bethätigung einer rechthaberischen Herrschsucht benutzt worden ist und benutzt wird. Ich fürchte, daß wir uns in dem Institute der Fabrikinspektoren auf einem etwas höheren Niveau eine ähnliche Gefahr schaffen. Ein Einzelbeamter mit einer so großen Machtvollkommenheit ist Versuchungen verschiedener Art ausgesetzt; er kann nicht geringen Schaden anrichten durch den unbedingten Glauben an die Ueberlegenheit eigner Einsicht, durch das Autoritätsbedürfniß, welches sich der besten Beamten in den mit dem Publikum in direkter Berührung stehenden Kategorien mitunter in krankhafter Weise bemächtigt, durch Rechthaberei, durch enthusiastischen Idealismus. — Der Vorrath, innerhalb dessen wir geeignete Persönlichkeiten zu einer solchen Stellung suchen können, ist ein beschränkter, und Ew. Excellenz werden mir darin Recht geben, daß wir Mangel an Beamten haben, deren Sachkunde und Zuverlässigkeit für derartige Anstellungen gleichmäßig verbürgt wären.

Der Ruf unserer Beamten ist in Bezug auf deren Integrität in allen den Fächern, in welchen er auch vor 1848 bestand, wie ich glaube, noch jetzt intakt, in anderen aber haben wir früher den Zuständen großer Nachbarreiche nicht viel vorzuwerfen gehabt; ich möchte nicht die Hand dazu bieten, den Gefahren nach dieser Richtung weitere Thore zu öffnen, und bin nicht bereit, die ministerielle Verantwortlichkeit für die Wirkungen zu theilen, welche das Institut der Fabrikinspektoren, wenn es in der bisherigen Richtung weiter ausgebildet wird, auf die Schädigung unserer Industrie und auf die berechtigte Unzufriedenheit der Regierten mit ihrer Regierung meines Erachtens haben kann. Wie weit in dieser Richtung die Aspirationen der in unserer Gesetzgebung mitwirkenden Faktoren bereits gehen, habe ich aus dem Gesetzentwurfe entnommen, welcher mir unter dem Namen eines „Fabrikgesetzes“ in diesen Tagen von dem Reichskanzler-Amt vorge-

Digitized by Google

legt worden ist[1]) und welcher, wie ich wohl annehmen darf, seine Herstellung wesentlich der Thätigkeit der Beamten des Königlichen Handelsministeriums verdankt. . . .

Ich halte im Wesentlichen an dem prinzipiellen Theile meines Votums vom 30. September v. J.[2]) fest und betrachte es als eine Verirrung, in die wir auf Grund vorgefaßter Meinungen einzelner Persönlichkeiten gerathen, wenn wir glauben, die Schwierigkeiten, welche das Verhältniß der Arbeitgeber und Arbeiter mit sich bringt, durch Schöpfung einer neuen Beamtenklasse zu lösen, welche alle Keime zur Vervielfältigung büreaukratischer Mißgriffe in sich trägt. Die Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber drehen sich wesentlich um die Höhe des Antheils eines jeden am Gewinn und um die Höhe der Leistungen, welche vom Arbeiter verlangt werden darf, um Lohn und Arbeitszeit. Daß irgendwie die Punkte, welche der vorliegende Entwurf berührt, und namentlich die Sorge für körperliche Sicherheit der Arbeiter, für die Schonung der Jugend, für die Trennung der Geschlechter, für die Sonntagsheiligung — auch wenn diese Fragen viel befriedigender gelöst würden, als es der Entwurf beabsichtigt — daß die Steigerung der Macht der Staatsbeamten den Frieden der Arbeiter und der Patrone herstellen würde, ist nicht anzunehmen. Im Gegentheil, jede weitere Hemmung und künstliche Beschränkung im Fabrikbetriebe vermindert die Fähigkeit des Arbeitgebers zur Lohnzahlung.

Die Erschwerungen, welche Gesetzentwürfe wie die fraglichen der Industrie auferlegen, machen sich schon im Stadium der Fabrikanlagen geltend. Schon jetzt sind Konzessionen im Sinne der Gewerbeordnung bei der einfachsten Sachlage und bei Abwesenheit aller Proteste in vier bis fünf

---

[1]) Aus unmittelbar vorhergehenden kommissarischen Berathungen waren drei Gesetzentwürfe hervorgegangen, nämlich A. der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, welcher unter entsprechender Abänderung des Titels VII der Gewerbeordnung die Verhältnisse der gewerblichen Arbeiter im Allgemeinen, insbesondere aber die Lehrlingsverhältnisse zu regeln bestimmt war; B. der Entwurf eines Fabrikgesetzes, welcher Bestimmungen über die Fabrikarbeit, insbesondere Einrichtung und Betrieb der Fabriken, den Erlaß von Fabrikordnungen, Sonntags- und Nachtarbeit, die Beschäftigung der jugendlichen und der weiblichen Fabrikarbeiter und die Einrichtung besonderer Fabrikinspektoren enthielt; C. der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Entscheidung in Streitigkeiten der Gewerbetreibenden, welcher die Ausführung des im §. 108 der Gewerbeordnung ausgedrückten Gedankens zum Gegenstand hatte.

[2]) Vgl. Urkunde 132.

Digitized by Google

Monaten nicht leicht durch die amtlichen Stadien zu bringen, um wievielmehr werden diese Fristen sich verlängern, wenn auch der Fabrikinspektor mit seinen wohlmeinenden Uebertreibungen vorher gehört werden muß und die Friktion der Kompetenzen und der sich kreuzende Schriftwechsel dadurch vervielfältigt werden. Es hängt mit den besten Eigenschaften unserer Beamten zusammen, daß jeder die Ansprüche seines Ressorts übertreibt und sie erschöpfend erledigt sehen will, ehe er anderen Ressorts, namentlich aber ehe er den Interessen der Regierten ein Existenzrecht einräumt. Wenn von der Industrie alle Gefahren, mit denen sie die Sicherheit und die Gesundheit des Arbeiters bedrohen kann, fern gehalten werden sollen, so müßte den Pulver- und Dynamitfabriken, der Verarbeitung von giftigen Stoffen und den Anstrengungen, wie die der Glasfabrikation und andere, die eben nur eine kurze und hochbezahlte Periode eines Arbeiterlebens hindurch ertragen werden können, schon jedes Existenzrecht versagt werden, und zur Einrichtung der meisten übrigen Fabriken würden so umfangreiche und kostspielige Vorbedingungen gehören, daß sich nur selten und bei ungewöhnlichen Gewinnverhältnissen Unternehmer dazu finden würden. Schon jetzt hat die wohlwollende Sorge für jugendliche Arbeiter die Folge, daß die Arbeitgeber in der Regel Arbeiter unter 16 Jahren nicht annehmen, und daß die letzteren, verdienstlos und allen Gefahren des Müßiggangs ausgesetzt, ihren Eltern zur Last liegen.

Wenn der Entwurf an einer anderen Stelle glaubt, durch Trennung der Geschlechter in verschiedenen Arbeitsräumen die Sittlichkeit zu fördern, so meine ich, daß auch hier Anschauungen zu Grunde liegen, die dem praktischen Leben nicht entstammen. Während der Arbeit bietet sich zu unsittlicher Annäherung der Geschlechter kaum Gelegenheit und Muße, man müßte dann auch das gemeinsame Verlassen der Lokale beaufsichtigen und man hätte noch vielmehr Anlaß, in jeder Landwirthschaft die gemeinsamen Arbeiten beider Geschlechter in dunklen Scheunen und Heubodenräumen zu inhibiren und diese landwirthschaftlichen Thätigkeiten einer besonderen Inspektion zu unterziehen. Ob eine solche Trennung der Geschlechter eine Erschwerung resp. Hemmung der Thätigkeit der Fabrik mit sich führen soll, würde nach dem Entwurfe wesentlich von der persönlichen Auffassung des betreffenden Inspektors abhängen. Wenn derselbe jeden Raum, der nicht durch Wände und geschlossene Thüren getheilt ist, als einen einheitlichen

Digitized by Google

auffaßt, so wird eben in jeder Industrie, welche ihrer Natur nach von einem großen schuppenartigen Raum umfaßt und gedeckt wird, nur eines der beiden Geschlechter verwendbar sein.

Ich habe kein rechtes Verständniß dafür — und ich glaube, auch Andere, die nicht gerade in engere Ideenkreise sich einseitig eingelebt haben, werden es nicht haben — warum unter allen Zweigen menschlicher Thätigkeit gerade bei den schwierigsten und von fremder Konkurrenz am meisten abhängigen die Bevormundung zur Verhütung einiger der Gefahren, die das menschliche Leben überall bedrohen, bis zu dem hier gewollten Maße getrieben werden soll. Wenn man die Liste der Unglücksfälle durchgeht, welche sich im Laufe der Jahre ereignen, so wird man finden, daß die Industrie bei Weitem nicht das stärkste Kontingent dazu liefert. Der Bergbau, der Eisenbahnbetrieb, namentlich aber die bauliche Thätigkeit stellen ein ebenso starkes, wenn nicht ein stärkeres Kontingent. Und warum sollte man nicht mit demselben Rechte, mit welchem man die Fabrikinspektoren zum Schutze der bedrohten Sicherheit der Arbeiter, unter Verletzung des Hausrechts, in geschlossene Fabrikräume eindringen läßt, auch Hausinspektoren anstellen, die sich überzeugen, ob geladene Gewehre und Dynamit-Patronen, Schwefelhölzer, ätzende Säuren und andere Gifte mit hinreichender Sorgfalt aufbewahrt werden und bei Erbauung der Häuser die Vorkehrungen für eine solche Sicherheit vor der Konzessionsertheilung getroffen worden sind? Die Zahl derer, die durch unvorsichtige Aufbewahrung und Handhabung von Schießgewehren, Zündhölzern, Giften und Petroleum oder durch Kohlenoxydgas bei mangelhaften Heizvorrichtungen verunglücken, würde, wenn man sie im Deutschen Reiche zusammenstellte, wahrscheinlich mehr als konkurrenzfähig mit derjenigen sein, welche durch die von den Fabrikinspektoren monirten, lokalen Einrichtungen der Fabriken zu Schaden kommen.

Es wäre vielleicht nützlicher, die Sicherheit unserer Bauvorrichtungen und unserer Bauten, die Gefahren unseres Bergbaubetriebes und nach den Erfahrungen neuester Zeit die Gefahren, denen Passagiere auf deutschen Schiffen ausgesetzt sind, auch die Verfälschung der Lebensmittel und die Vergiftung der Getränke zum Gegenstande besonderer Inspektionen und Spezialgesetze zu machen, als länger dem, durch stillschweigendes Uebereinkommen zugelassenen Irrthume zu dienen, als würden wir der Lösung

Digitized by Google

der sozialen Frage auf dem Wege näher kommen, der mit den vorliegenden Gesetzentwürfen eingeschlagen worden ist. Als das wirksamste Schutzmittel in dieser Richtung betrachte ich vielmehr nur die Haftpflicht für Unfälle und wenn nöthig, eine Verschärfung und namentlich eine sorgfältigere Ueberwachung derselben, auch ihre mögliche Ausdehnung auf die Invalidität, die aus Erschöpfung durch Arbeit und aus Krankheit im Dienste hervorgeht.[1])

Wenn Ew. Excellenz auf diesem Wege die nähere Ausbildung unserer Gesetzgebung in Angriff nehmen wollen, so werde ich dabei zu voller Mitwirkung gern bereit sein, auf dem der Prophylaxis durch Beamte aber nicht.

Für den gesetzlich bestehenden Schutz jugendlicher Arbeiter werden vielleicht auch Aufseher mit geringerer diskretionärer Machtvollkommenheit als die Fabrikinspektoren ausreichen. Soweit dieselben nöthig sind, wird ihr selbständiges Verfügungsrecht meines Erachtens beschränkt und der Kontrole der Oeffentlichkeit und einer fachkundigen Kollegial-Entscheidung im Sinne der Gewerbegerichte unterstellt werden müssen. Ich behalte mir meine Anträge in dieser Beziehung vor, sobald ein juristisches Gutachten des Herrn Justizministers über die Gesetzmäßigkeit der faktisch gehandhabten Einrichtungen vorliegen wird, würde dieselben aber auch dann, wenn sie sich gesetzlich rechtfertigen lassen, aus dem Gesichtspunkte der politischen Angemessenheit anfechten und ihre Reform beantragen." [2])

---

[1]) In dem letzten Satze liegt im Kerne das ganze sozialpolitische Programm, wie es später in der Botschaft vom 17. November 1881 aus Kaiserlichem Munde verkündet wurde. Im Frühjahr 1877 stand also bei dem Kanzler bereits fest, daß zu Gunsten der wirthschaftlich Schwachen der Weg der Gesetzgebung zu beschreiten sei, und zwar im Sinne eines Kranken-, Unfall- und Invaliditätsgesetzes.

[2]) Die Omnipotenz der Fabrikinspektoren wird im nächsten Jahre durch Beschluß des Bundesraths erheblich eingeschränkt. Vgl. unten 18. November 1878.

Die in dem obenstehenden Schreiben des Reichskanzlers enthaltenen Gesichtspunkte fanden bei den weiteren legislatorischen Arbeiten Berücksichtigung. Mit einem Fabrikgesetze wird der Reichstag nicht befaßt, dagegen läßt der Staatsminister Hofmann die oben S. 262 Note 1 erwähnten drei Gesetzentwürfe in der Weise umarbeiten, daß diejenigen Bestimmungen des Entwurfs B, gegen welche die prinzipiellen Bedenken des Reichskanzlers nicht gerichtet waren, in den Entwurf A aufgenommen wurden. Hieraus entwickelte sich die Vorlage an den Reichstag vom 23. Februar 1878, betreffend a) die Abänderung der Gewerbeordnung und b) die Gewerbegerichte. Die Ziele, welche diese beiden Regierungsvorschläge enthielten, waren: eine größere Sicherung der Betheiligten gegen die

Digitized by Google

An dieser Stelle mag der bereits damals und noch heute von dem Fürsten Bismarck vertretene Gedanke Erwähnung finden, daß die Aufsicht über den Arbeiterschutz in die Hände der Versicherungsverbände gelegt werden muß, denen die Kosten mangelnden Schutzes zur Last fallen.[1])

Mitte Oktober 1877. Fürst Bismarck erklärt aus Varzin, daß er einen Handelsvertrag mit Oesterreich[2]) unter ungünstigeren Bedingungen, wie denjenigen von 1868 für unannehmbar halte und auch nicht dafür sei, die Verhandlungen in der Richtung fortzusetzen, daß etwa die österreichisch-ungarische Regierung noch kleinere Konzessionen mache. Er sei vielmehr dafür, daß ohne weiteren Verzug in rücksichtsvollster Form und ohne Verstimmung zu zeigen, seitens der diesseitigen Kommissarien erklärt werde, es sei in Rücksicht auf den status quo nicht möglich, auf die österreichischen Propositionen einzugehen.[3])

Verletzung der durch den Arbeitsvertrag eingegangenen Verpflichtungen, eine strengere Ordnung des Lehrverhältnisses, eine Regelung der Beschäftigung jugendlicher Arbeiter, welche den besonderen Verhältnissen der verschiedenen Industriezweige Rechnung trägt, endlich eine zweckmäßige Ausbildung der zur Erledigung der Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitern vorgesehenen Einrichtungen. In Ansehung aller übrigen grundsätzlichen Bestimmungen des hier in Frage kommenden Theils der Gewerbeordnung wurde seitens der Regierung eine Abänderung des Gesetzes entweder überhaupt nicht für erforderlich oder doch gegenwärtig noch nicht für zeitgemäß erachtet. Der Reichstag folgte der Regierung nicht einmal so weit, er billigte nur den unter lit. a aufgeführten Entwurf (demnächstiges Gesetz vom 17. Juli 1878, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, R.G.Bl. S. 199); der auf die Einführung von Gewerbegerichten abzielende Entwurf fand seine Zustimmung nicht.

[1]) Bekanntlich gehört die Unfallverhütung nunmehr zu den Aufgaben der Berufsgenossenschaften; der bei weitem größte Theil derselben hat vom Reichs-Versicherungsamt genehmigte Unfallverhütungsvorschriften erlassen. Hand in Hand hiermit geht die Steigerung der Ausgaben, welche die Berufsgenossenschaften zur Ueberwachung der zu ihnen gehörenden Betriebe aufwenden. Diese Ueberwachung kann sowohl von den Vertrauensmännern, als auch von besonderen Beamten, den sogenannten Beauftragten, vorgenommen werden. Näher wird auf den obenerwähnten sozialpolitischen Gedanken in dem zweiten Theile des Werkes zurückzukommen sein.

[2]) Vgl. Urkunde 141.

[3]) Am 22. Oktober 1877 endeten die kommissarischen Verhandlungen in Wien. Man vgl. zu diesem Stadium die Artikel der National-Ztg. Nr. 540 v. 27. Okt. 1877 und der Nordd. Allgem. Ztg. Nr. 254 v. 27. Okt. 1877. Ein augenscheinlich dem Auswärtigen Amte entstammender Leitartikel in der Nordd. Allgem. Ztg. Nr. 284 vom 1. Dez. 1877 nahm die deutschen Kommissare gegenüber einer Aeußerung in Schutz, welche der Kaiserlich österreichische Handelsminister v. Chlumecky bezüglich des Schlusses der Wiener Verhandlungen im Schoße einer Kommission des österreichischen Abgeordnetenhauses gemacht hatte.

Digitized by Google

143.

24. Oktober 1877, Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Unterstaatssekretär Homeyer, betreffend den Gesetzentwurf wegen Aufbringung der Gemeindeabgaben.[1]) Die Besteuerung zinstragender Papiere. Heranziehung der Waldungen. Besteuerung der Reichs- und Staatsbeamten. (Auszug.)

Der Reichskanzler gebe zu erwägen, ob es sich nicht empfehle, den Gemeinden ein besonderes Besteuerungsrecht gegenüber denjenigen Einnahmequellen einzuräumen, welche, wie z. B. alle zinstragenden Papiere, unabhängig von der Thätigkeit ihrer Besitzer ertragsfähig sind, und deren Heranziehung zu einer besonderen Steuer neben der Klassen- und Einkommensteuer sich daher ebenso sehr und mehr rechtfertigen würde, wie die Heranziehung des Grundbesitzes zu einer besonderen Grundsteuer; — ferner sei die Frage ins Auge zu fassen, ob es genüge, die Ermäßigung der Heranziehung von Waldungen bis auf den vierten Theil des für die übrigen Liegenschaften festgestellten Abgabensatzes[2]) nur fakultativ und nicht obligatorisch zu machen; — endlich die Frage, ob es aus politischen und sachlichen Gründen opportun erscheine, die Reichs- und Staatsbeamten, die Geistlichen, Kirchendiener und Elementarschullehrer, sowie die hinterbliebenen Wittwen und Waisen derselben (§. 14) der Kommunalbesteuerung gegenüber ungünstiger wie bisher zu stellen.[3])

---

[1]) Der im Jahre 1876 aufgestellte Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, (vgl. Urk. 126) war von dem Minister des Innern in Gemeinschaft mit dem Finanzminister im Oktober 1876 neuerdings der Beschlußfassung des Staatsministeriums unterbreitet worden.

[2]) §. 10 des der Berathung unterliegenden Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, enthielt folgende Bestimmung: „Die Heranziehung der Waldungen kann bis auf den vierten Theil des für die übrigen Liegenschaften festgestellten Abgabensatzes ermäßigt werden".

[3]) Die Anregungen des Fürsten Bismarck fanden bei der späteren Berathung der Frage Beachtung. Die Frucht der demnächst hierüber gepflogenen Verhandlungen war der im Abgeordnetenhaus unterm 19. November 1877 eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, (Druckf. Nr. 72, 13. Legisl.-Per., II. Session 1877/78). Der Gesetzentwurf gelangte aber in dieser Session nicht zum Abschluß. Wiedereinbringung am 2. Dezember 1878 (Druckf. Nr. 37, 13. Legisl.-Per., III. Session 1878/79) und 3. November 1879 (Druckf. Nr. 19, 14. Legisl.-Per., I. Session 1879/80). Ueber die prinzipiellen Gesichtspunkte, von welchen die preußische Regierung bei Regelung der vielumstrittenen Frage ausging, vgl. den Artikel der Prov.-Korresp. vom 26. November 1879 Nr. 48: „Der Gesetzentwurf, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben".

Digitized by Google

144.

6. November 1877, Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betr. die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags bei gleichzeitiger Bedingung einer Zollfreiheit für wichtige Exportprodukte Oesterreichs unmöglich. Der Veredlungsverkehr hierfür kein Aequivalent. Das Zollkartell. Repressalien gegenüber übertriebenen österreichischen Schutzzöllen. (Auszug.)

— — „Mit Rücksicht auf die neuen österreichischen Vorschläge[1]) bemerkte der Reichskanzler, daß der „Vertrag der Meistbegünstigten" an sich eine sehr große Begünstigung da nicht enthielte, wo alle nur wenig begünstigt würden, sehr viel Werth könnten wir deshalb nicht darauf legen. Nichtsdestoweniger wäre der Reichskanzler einem „Meistbegünstigungsvertrage", als einem Beweise der guten Beziehungen zwischen beiden Staaten, immer nicht abgeneigt; nur müßte ein solcher Vertrag dann auf dem Fuße vollständiger Gleichberechtigung beider Kontrahenten abgeschlossen werden. Wenn aber Oesterreich sich auf alle die ihm wichtigen Produkte — wie sie in dem Erlaß Nr. 2 des Grafen Andrassy vom 1. d. M. aufgeführt sind[2]) — die Zollfreiheit ganz oder beinahe vorbehalte, uns also seiner autonomischen Tarifschraube gegenüber wehrlos machen wolle, — außerdem die Aufrechterhaltung des Zollkartells als selbstverständlich ansehe, uns aber irgend etwas Anderes, als den Veredlungsverkehr, der doch auch für beide Theile seine Vortheile hätte, nicht dafür gewähren wolle, so wäre das in einer Weise anspruchsvoll, daß daneben die bisherige Haltung Oesterreichs eine billige und entgegenkommende zu nennen sein würde. Für den Veredlungsverkehr könnten wir das Zollkartell geben — vielleicht Leinwand, mehr aber nicht.

[1]) Unmittelbar nachdem die vereinten Bemühungen zur Feststellung eines neuen Vertragstarifs sich als aussichtlos erwiesen hatten und deutscherseits auf eine Fortsetzung der zu diesem Zwecke in Wien gepflogenen Verhandlungen verzichtet werden mußte, wiederholte Fürst Bismarck die Bereitwilligkeit zu einer in allen sachlichen Beziehungen uneingeschränkten Verlängerung des bestehenden Zoll- und Handelsvertrags. Die österreichisch-ungarische Regierung glaubte diesen in den letzten Tagen des Oktober an sie gerichteten Vorschlag ablehnen zu müssen; dagegen erklärte sie sich zum Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags mit Aufrechthaltung des Veredlungsverkehrs, wie er bei den kommissarischen Verhandlungen zugestanden worden, unter der Bedingung bereit, daß der Verkehr mit leinenen Garnen und mit roher ungebleichter Leinwand, wie derselbe faktisch bestand, unverändert beibehalten, daß das Zollkartell fortgesetzt und zugleich eine vertragsmäßige Verpflichtung dahin übernommen werde, daß der Verkehr über die beiderseitige Grenze in Getreide, Hülsenfrüchten, Sämereien und Oelsaaten, Mehl und Mahlprodukten, Schlacht- und Zugvieh, Holz und Kohlen, Flachs, Hanf und Wolle, Haaren und Borsten, Fellen und Häuten während der Dauer des Vertrags mit keinen höheren als den gegenwärtig vertragsmäßig in Kraft stehenden Zöllen belegt resp. zollfrei belassen werde.

[2]) Es waren dies die in der vorhergehenden Note erwähnten Gegenstände.

Digitized by Google

Wenn Oesterreich im Uebrigen den Fuß der Gleichheit acceptirte, woran wir festhalten müßten, würden wir sehr gern auf einen „Meistbegünstigungsvertrag" eingehen — ohne dem scheine es unmöglich.

Die Tendenz der österreichisch-ungarischen Regierung, alle für Oesterreich wichtigen Einfuhrartikel in Deutschland zu privilegiren, lasse vermuthen, daß sie überhaupt nicht in ein neues Vertragsverhältniß mit uns treten wollte. Gerade an der Autonomie bezüglich der Rohmaterialien müßten wir festhalten,[1]) um in der Lage zu sein, Repressalien gegen übertriebene Schutzzölle auf unsere Exportartikel anzuwenden. In dem Verlangen, daß wir ohne Gegenleistung alle Hauptexportwaare Oesterreich-Ungarns privilegiren sollen, findet der Reichskanzler eine übertriebene Zumuthung.

Daß dies auf die politischen Beziehungen ohne Rückwirkung bliebe — wie Graf Andrassy in dem Erlasse Nr. 1 vom 1. d. M. voranstellte — erklärte der Reichskanzler für selbstverständlich."[2])

145.

9. Dezember 1877, **Varzin. Erlaß an den Staatssekretär von Bülow, betreffend die Handelsvertragsverhandlungen mit Oesterreich. Das Verlangen einer Verlängerung des Handelsvertrags nur auf sechs statt auf zwölf Monate ist politisch inopportun und auch sachlich unmotivirt.** (Auszug.)

— — „Die Verlängerung des österreichischen Handelsvertrags[3]) auf sechs Monate an Bedingungen zu knüpfen, welche eine völlige Unterwerfung Oesterreichs fordern[4]), halte ich für politisch unthunlich. — — Es kommt die Schwierigkeit hinzu, sachliche Motive für die Ablehnung einer sechsmonatlichen Verlängerung des Vertrags geltend zu machen, nachdem

[1]) Man vgl. das Beiblatt zu Nr. 363 der National-Ztg. (Abendausgabe) v. 30. November 1877 „Der autonome Zolltarif Oesterreichs und die deutschen Interessen."

[2]) Am 24. November brachte die Norddeutsche Allgemeine Zeitung die offizielle Nachricht, der von der österreichisch-ungarischen Regierung gemachte Vorschlag wegen eines Meistbegünstigungsvertrags sei von der deutschen Regierung, als mit den wirthschaftlichen Interessen Deutschlands nicht vereinbar, abgelehnt worden.

[3]) Nach Ablehnung des S. 268 Note 1 flizzirten Vorschlags war von der österreichisch-ungarischen Regierung, und zwar im Dezember 1877, die Verlängerung des Zoll- und Handelsvertrags vom 9. März 1868 auf sechs Monate, bis Ende Juni 1878, vorgeschlagen worden.

[4]) Diese Bedingung ging dahin, daß Oesterreich die seiner Zeit vom preußischen Finanzminister aufgestellten Tarifsätze für gewisse Importwaaren in kürzester Frist, jedenfalls vor dem ersten Januar, abzuschließenden Präliminarien vertragsmäßig acceptire.

Digitized by Google

noch vor Kurzem unsererseits im Einverständnisse mit den Herren Ressortministern eine zwölfmonatliche Verlängerung in Vorschlag gebracht worden ist.[1]) Zwischen einer sechsmonatlichen und einer zwölfmonatlichen Verlängerung besteht doch nur ein quantitativer, kein qualitativer Unterschied. Die Ungewißheit für Handel und Industrie bleibt in dem einen Falle dieselbe, wie in dem anderen, und ist sie an sich schädlich, so ist es die längere mehr wie die kürzere. Ein Vortheil, den beide gewähren, ist jedenfalls die Möglichkeit, in der Zwischenzeit den Reichstag hören zu können.

Durch eine Beantwortung des österreichischen Vorschlags im Sinne des hierneben zurückgehenden Votums würden wir der Annahme Raum geben, daß wir keine Verständigung gewollt und sie durch harte Formen gehindert haben. Man würde uns den Vorwurf machen, daß wir die bestehende, prinzipiell geringe Differenz über die Dauer des Provisoriums als Anlaß benutzt hätten, um die Verhandlungen resultatlos zu machen; man würde den früher schon erhobenen Vorwurf[2]) wiederholen, daß das Zustandekommen eines Vertrags von vornherein nicht in unserer Absicht gelegen habe.

Primo loco glaube ich daher für Annahme der sechsmonatlichen Verlängerung des Vertrags votiren zu sollen. Sollte meine Ansicht bei den Herren Kollegen auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen, so würde ich mich auch anderen Auskunftsmitteln anschließen, welche unsere guten Beziehungen zu Oesterreich nicht in dem Maße in Frage stellen, wie ein Ultimatum, dem Oesterreich-Ungarn angesichts seiner inneren Schwierigkeiten sich auf Sicht unterwerfen soll. Von letzterem befürchte ich, daß es für die deutschfeindlichen Elemente Oesterreichs, welche dort an dem Regierungswechsel gegen uns arbeiten, leicht zu verwerthendes Material liefern würde."[3])

---

[1]) Vgl. oben S. 268 Note 1.

[2]) Ein Artikel der National-Zeitung vom 20. Juli 1877 Nr. 334 hatte der deutschen Regierung, namentlich unter dem Hinweise auf die Nichtreife der deutschen Kommissarien, Vorwürfe gemacht, welche die Deutung zuließen, daß sie die Angelegenheit verschleppe resp. verschleppt habe. Das gedachte Blatt widerlegte aber in einer folgenden Nummer (Abend-Ausgabe vom 23. Juli 1877) jene Schlußfolgerung.

[3]) Vgl. auch die folgende Urkunde.

Digitized by Google

146.

9. Dezember 1877, **Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Vertragsverhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Provisoriums auf sechs oder zwölf Monate. Interesse an einem gekräftigten Oesterreich und an dem dortigen Vertrauen in die deutsche Politik.**

„Im Anschlusse an mein heutiges Schreiben, den österreichischen Handelsvertrag betreffend[1]), erlaube ich mir noch vertraulich zu bemerken, daß ich eine hiesige Kabinets-Krisis über eine Frage, wie den Unterschied zwischen 12 Monaten, mit denen wir alle einverstanden waren, und 6, wie die Herren Minister der Finanzen und des Handels befürworten, doch nicht für bevorstehend halten kann, insbesondere angesichts der Stellung, in welche wir dem Reichstag gegenüber gerathen würden, wenn wir die österreichischen Vorschläge in der fraglichen Weise beantworten wollten. Wir brauchen uns darüber keine Illusionen zu machen, daß wir in jedem Falle, mögen wir beschließen, was wir wollen, einen Bruchtheil auch unserer Freunde im Reichstag gegen uns haben werden[2]). Ein Provisorium, das uns die Möglichkeit gewährt, den Reichstag sich aussprechen zu lassen, würde mir durchaus erwünscht sein; ein längeres Provisorium würde die Unbequemlichkeiten eines solchen mit jedem Tage vermehren.

Es liegt garnicht in unserem Interesse, daß die inneren Schwierigkeiten Oesterreichs vermehrt werden; wir bedürfen politisch einer befreundeten und, so lange sie das ist, einer leistungsfähigen Macht in Wien. Das übelste Ergebniß aber wäre, wenn alle Parteien in die Lage kämen, unsere herrische Unfreundlichkeit als Sündenbock für die eigenen Thorheiten anzuklagen. Ich kann für zweifelhafte Zollresultate das Vertrauen, welches Oesterreich in unsere Politik hat, und die Stellung Andrassys nicht in Gefahr bringen wollen. Fortiter in re, sehr gern, aber suaviter in modo. In unsere eigene Festigkeit während des Interims

[1]) Vgl. die vorhergehende Urkunde.

[2]) Wenn man die nächsten Reichstagsverhandlungen über den Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn vom 16. Dezember 1878 nachliest (Stenogr. Berichte der 6., 7., 8. und 9. Sitzung vom 20., 21., 22. und 25. Februar 1879), so findet man eine Bestätigung dieser Annahme.

Digitized by Google

dürfen wir allerdings kein Mißtrauen setzen, denn wir bleiben ja Herren unserer Entschließungen.“ [1])

147.

11. Dezember 1877, Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister Hofmann, betreffend Vorbereitungen zu einer Revision des Zolltarifs, Einführung eines Kontrolzolls auf gewisse Viehgattungen im Interesse des deutschen Viehexports. (Auszug.)

Fürst Bismarck sei mit kommissarischen Erörterungen zur Vornahme einer autonomen Revision des deutschen Zolltarifs [2]) einverstanden. Der Reichskanzler vermöge indessen nicht zu übersehen, ob die der Vorlage beigefügte Liste, welche die Punkte aufführt, auf welche sich die Berathungen der Kommissarien zunächst erstrecken sollten, vollständig wäre, und ob dabei die Einführung eines Viehzolls — dadurch, daß er nicht erwähnt — ausgeschlossen bleiben sollte. „Er wiederholte [3]) bei dieser Gelegenheit, daß er die Herstellung eines Kontrolzolls auf alle diejenigen Viehgattungen, die Träger eines Kontagiums wären, für absolut nothwendig hielte, da er die Verantwortung für den Ruin unseres Viehexports nach England, Holland, Frankreich nicht übernehmen wolle.

Nach den diplomatischen Berichten aus Rußland über die Behandlung der

---

[1]) Unterm 14. Dezember 1877 brachte der Reichsanzeiger (Nr. 295) bereits die Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die Verlängerung des Zoll- und Handelsvertrags vom 9. März 1868 bis zu Ende Juni 1878; (vgl. auch das Centralblatt für das Deutsche Reich 1877 S. 635). Unterm 16. Febr. 1878 übersandte Fürst Bismarck dem Reichstag eine Denkschrift über die Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich-Ungarn (Reichstags-Drucksache Nr. 32, 3. Legislaturperiode, II. Session 1878). Im Monat Juni 1878 wurde eine Verständigung über eine weitere Verlängerung des erwähnten Vertrags mit Oesterreich bis Ende des Jahres 1878 getroffen. Bis dahin hoffte man auf beiden Seiten die Verhandlungen über die Erneuerung des Vertrags erfolgreich wieder aufnehmen zu können. Wegen der weiteren Entwicklung vgl. Urk. 155.

[2]) Der Staatsminister Hofmann hatte dem Reichskanzler mitgetheilt, angesichts der Möglichkeit, daß die mit Oesterreich-Ungarn eingeleiteten Verhandlungen zur Vereinbarung eines Konventionaltarifs nicht führen würden, sei von dem Minister Achenbach im Juni 1877 die Frage angeregt worden, ob nicht eine autonome Revision des deutschen Zolltarifs vorzubereiten und hierbei etwa dem mehrfach zum Ausdruck gekommenen Gedanken einer allgemeinen oder partiellen Enquete über die Produktions- und Absatzverhältnisse der deutschen Industrie näher zu treten sein möchte. Nunmehr hätten der Finanz- und Handelsminister eine kommissarische Erörterung des Gegenstandes durch Beamte ihres Ressorts angeordnet. Der Staatsminister Hofmann bat den Reichskanzler um die Ermächtigung, einen Beamten des Reichskanzler-Amts zu den erwähnten Verhandlungen kommittiren zu dürfen.

[3]) Vgl. oben S. 258.

Digitized by Google

Rinderpest — von welchen Eure Excellenz einen Auszug erhalten würden — resp. nach den gewaltigen Dimensionen, die diese Krankheit fortwährend in allen Theilen Rußlands ohne Aussicht auf Besserung hätte, wäre ein solcher Kontrolzoll für uns ganz unerläßlich."[1])

148.

13. Dezember 1877, Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den stellvertretenden Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts, Geheimen Ober-Regierungsrath Körte, betreffend Tarifveränderungen zum Nachtheil der Landwirthschaft. Die Differentialtarife. (Auszug.)

(Zurücksendung eines zur Paragraphirung vorgelegten Aktenstücks.)

„Der Herr Reichskanzler bemerkte beim Vortrag der Sache, ihm seien in der letzten Zeit aus Privatkreisen wiederholt Klagen zu Ohren gekommen über Tarifveränderungen, welche seitens der Eisenbahnverwaltungen angeblich im Sinne einer Ermäßigung, in Wirklichkeit aber mit dem Effekte einer Erhöhung der Tarife vorgenommen seien. Hierdurch würden besonders Produkte der Landwirthschaft, namentlich in Quantitäten unter 100 Centnern betroffen. Es scheine, daß seitens der Eisenbahnverwaltungen noch immer an dem Prinzip der Differentialtarife[2]) festgehalten werde zu Gunsten ausländischer Produkte, während

[1]) Der Gesetzentwurf, betreffend den Zolltarif des Deutschen Reichs, begnügte sich mit der Einführung eines Kontrolzolls für Vieh nicht, vielmehr war vorgeschlagen, im Interesse unserer unter der Herrschaft der freihändlerischen Aera wesentlich zurückgegangenen Viehproduktion annähernd zu den Tarifsätzen zurückzukehren, wie sie bis 1865 bestanden hatten. (S. die Motive zum Zollgesetzentwurf, Reichst.-Drucks. Nr. 132 A. der 9. Legislatur-Periode, II. Session 1879 zu Nr. 39, Vieh). Vgl. Urk. 154.

[2]) In Bezug auf die nachtheiligen Wirkungen der Differentialtarife interpellirt, erklärte der Geh. Ober-Regierungsrath Körte in der Sitzung des Reichstags vom 5. Dezember 1881: „Das jetzt in Geltung befindliche Tarifsystem beruht auf einer Berathung und freien Vereinbarung der deutschen Staats- und Privatbahnverwaltungen. Das Reich hat dazu nur in soweit Stellung genommen, als der Bundesrath in seinem Beschluß vom Dezember 1876 sich dahin aussprach, daß vom Standpunkte des Reichs gegen die Einführung des aus diesen Berathungen hervorgegangenen Tarifschemas unter bestimmten Voraussetzungen nichts zu erinnern sei. Unter diese Voraussetzungen gehörte unter anderen auch die, daß die Einführung von Ausnahme- und Differentialtarifen, soweit nicht etwa konzessionsmäßige Rechte entgegenständen, von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig gemacht werde. Dies hat demnächst anläßlich eines besonderen Falles eine Ergänzung dahin erfahren, daß im Beschlusse des Bundesraths vom April 1877 die Voraussetzung ausgesprochen wurde, daß behufs thunlichster Fernhaltung von Tarifen, welche den deutschen Handel und Ackerbau und die deutsche Industrie zu schädigen geeignet seien, die Bundesregierungen bei der Umgestaltung des Gütertarifs davon ausgehen würden, daß alle Tarife, welche für ausländische Produkte und Fabrikate einen an sich oder verhältnißmäßig günstigeren Frachtsatz gewähren, als für gleichartige inländische Erzeugnisse, der Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehalten werden".

Digitized by Google

man die Versendung inländischer lediglich aus finanziellen oder Bequemlichkeits-rücksichten erschwere.

Eure Hochwohlgeboren bin ich beauftragt, um eine Aeußerung darüber zu ersuchen, ob und was Ihnen über derartige Tarifveränderungen aus neuerer Zeit bekannt geworden ist."[1])

149.

14. Januar 1878, Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Einziehung von Erkundigungen über die bayerische Biersteuer. (Auszug.)

Der Reichskanzler bitte die Bedenken zusammenstellen zu lassen, welche der Finanzminister Camphausen gegen den bayerischen Bierbesteuerungsmodus[2]) vorgebracht habe „und demnächst — da es für ihn von Interesse wäre zu wissen, wie sich das in Wirklichkeit verhält — auf gesandtschaftlichem Wege von dem Königlichen Gesandten in München darüber Erkundigung einziehen zu lassen, worin die Unzuträglichkeiten in der Erhebungsart für die bayerische Regierung beständen und wie deren auf Erfahrung beruhendes Urtheil über die Schwierigkeiten der Steuer sich stelle, welche Herrn Camphausen vorschwebten. Vielleicht würde Herr von Werthern in der Lage sein, die in dem anliegenden Schreiben des Herrn Finanzministers vorangestellten Behauptungen auf Grund seiner in München anzustellenden Erkundigungen wesentlich zu modifiziren."[3])

---

[1]) Das Reichs-Eisenbahn-Amt führte in dem hierauf erstatteten Berichte des Weiteren aus, die von dem Fürsten Bismarck erwähnte Klage sei eine Folge der Tarifreform bezw. der Herstellung eines einheitlichen Tarifsystems auf Grund des Bundesrathsbeschlusses vom 14. Dezember 1876. Durch diesen Beschluß habe der Bundesrath auch die Differentialtarife prinzipiell für zulässig erklärt und einer etwaigen Willkür nur durch das Erforderniß der Landesaufsichtsbehörde zu begegnen gesucht. Wegen der Begünstigung der ausländischen Produktion durch die Differentialtarife vgl. auch Urkunde 157, und darüber, daß der Staat ein eminentes Interesse an einer Ermäßigung der Eisenbahntarife habe, die Motive der preußischen Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage vom 29. Oktober 1879 (Druckf. d. Hauses der Abg. Nr. 15, 14. Legislaturperiode, I. Session 1879/80 S. 58 ff.)

[2]) Daß die Erhöhung der Biersteuer einen wichtigen Theil des Steuerreformplans des Reichskanzlers bildete, erhellt aus Urkunde 137 und verschiedenen älteren Reichstagsreden desselben; vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 46, 59, 71, 73—76. Wegen dessen Vorliebe für die bayerische Biersteuer a. a. O. S. 142.

[3]) Die aus München eingegangenen Aufschlüsse ließ Fürst Bismarck demnächst dem Finanzminister Camphausen mit dem Hinzufügen zustellen, daß er „nach wie vor an dem Gedanken einer einheitlichen Bierbesteuerung für das Reich nach Maßgabe des bayerischen Steuermodus festhalte und für eine nochmalige Prüfung der Frage unter Berücksichtigung der von Werthernschen Mittheilungen dankbar sein würde". (Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Staatsminister von Bülow d. d. Varzin, 7. Februar 1878.) Die

Digitized by Google

23. Februar 1878. Der Reichskanzler beauftragt den Kaiserl. Gesandten von Schlözer in Washington, ihm über die Organisation der amerikanischen Tabacksteuer zu berichten und gleichzeitig neuere Drucksachen über die Vorzüge und Fehler jener Steuerart einzusenden.[1])

150.

27. Februar 1878. **Cirkular-Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen,[2]) betreffend die Besteuerung resp. Monopolisirung des Tabacks. Das Ziel der Steuerreform eine Vermehrung der indirekten Steuern. Höhere Zölle auf Kaffee, Petroleum und Bier. Die Haltung des Reichstags gegenüber der Tabacksteuervorlage. Statistische Erhebungen über die geeignetste Tabackbesteuerung. Feststellung der Ansichten der Bundesregierungen hierüber.**

„Aus den Verhandlungen des Reichstags werden Eure pp. entnommen haben, in welcher Lage sich der Gesetzentwurf der verbündeten Regierungen über die Tabacksteuer befindet[3]) und zugleich, daß ich in Uebereinstimmung mit den Intentionen Sr. Majestät des Königs und der preußischen Regierung das Monopol als von uns erstrebtes schließliches Ziel bezeichnet habe. Es ist dies zwar nicht in der Absicht geschehen, jeden andern Weg, der dazu führen könnte, dem Taback einen den wahrscheinlichen Ergebnissen des Monopols ungefähr gleichen Betrag abzugewinnen, prinzipiell

Schritte des Kanzlers hatten insofern einen Erfolg, als der dem Reichstag im nächsten Jahr (16. April 1879) vorgelegte Brausteuer-Gesetzentwurf nicht blos in Bezug auf die Höhe, sondern auch in Bezug auf die Form der Besteuerung eine Annäherung der im Gebiete der Biersteuergemeinschaft geltenden Biersteuer an die in den süddeutschen Staaten und insbesondere in Bayern bestehenden Biersteuersysteme herbeizuführen bezweckte. Die betreffende Steuervorlage blieb im Reichstag unerledigt.

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten an die preußischen Gesandten in München, Stuttgart, Karlsruhe, Darmstadt, Dresden, Hamburg, Oldenburg und Weimar. Die Nachricht von obenstehendem Cirkular-Erlasse gelangte bald in die Presse, jedoch nur in allgemeinen Andeutungen. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 134.

[3]) Wie aus dem in der vorigen Note erwähnten Werke Bd. I S. 128 erhellt, hatte der Reichskanzler am 9. Februar 1878 dem Reichstag eine Vorlage, betr. die Besteuerung des Tabacks, unterbreitet, und damit nur einen bereits früher fest in Aussicht genommenen Plan (vgl. S. 250 ff.) der Ausführung näher gebracht. Eine vorzügliche Uebersicht der oben erwähnten Reichstagsverhandlungen findet man in Nr. 9 der Provinzial-Korrespondenz v. Jahre 1878.

Digitized by Google

als unannehmbar für die Königliche Regierung zu bezeichnen. Der von uns vertretene Standpunkt ist vielmehr nur der, daß aus dem Tabak eine Einnahme, welche die Gesammthöhe der derzeitigen Matrikularbeiträge aller Staaten übersteigt, erstrebt werden müsse und daß dieses Ziel auf dem Wege des Monopols mit dem geringsten Maße von Belästigung der Steuerpflichtigen auf die Dauer erreicht würde. Sollte sich die Mehrheit im Bundesrath und im Reichstag von diesem Vorzuge des Monopols nicht überzeugen können, so würde die Königliche Regierung sich auch einem anderen Steuermodus, vorausgesetzt, daß er annähernd denselben Ertrag giebt, eventuell zuwenden. Der wesentliche Zweck für uns bleibt der einer Steuerreform, welche die zur Verfügung des Reichs stehenden Quellen der indirekten Steuern in sehr viel ergiebigerem Maße, als bisher, flüssig macht und dadurch die Einzelstaaten in den Stand setzt, im Betrage der bisherigen Matrikularbeiträge und der Summen, welche das Reich eventuell an Ueberschüssen matrikularmäßig herauszahlen könnte, entweder Steuernachlässe oder anderweite Verwendungen im eigenen Lande eintreten zu lassen. Wenn ich die Meinung ausspreche, daß behufs derselben Reform eine weitere Vermehrung der Reichseinnahmen auch durch erhöhte Zölle auf Kaffee und Petroleum und durch Erhöhung der Biersteuer in Norddeutschland zu erstreben sei, so kann ich hierfür nur meine von Sr. Majestät dem Könige gebilligte Ueberzeugung anführen, glaube aber, daß ich die Zustimmung meiner preußischen Kollegen zu derselben erhalten werde.

Die Hauptgrundlage jeder Erhöhung der Reichseinnahmen wird aber immer der Tabak abgeben können.

Die Mehrheit des Reichstags hat bisher zu der Frage, wie die Monopolfrage resp. die Tabaksteuer und ihre ausgedehntere Entwicklung künftig zu behandeln sein werde, eine unbestimmte Haltung eingenommen und durch das Organ der dieser Mehrheit angehörigen Redner die Aussprache eigener Ansichten abgelehnt. Sie hat sich darauf beschränkt, die Vorlage der verbündeten Regierungen einer ablehnenden Kritik zu unterwerfen, ohne die Abänderungen zu bezeichnen, durch welche eine neue Vorlage größere Aussicht auf Annahme im Reichstag gewinnen könnte. Durch diese Sachlage wird der Fortschritt der beabsichtigten Reformbestrebungen wesentlich aufgehalten und wenn die verbündeten Regierungen eine Reform der angedeuteten Art in irgend einem Umfange auch ihrerseits für wünschenswerth halten,

Digitized by Google

so wird es sich meines Erachtens empfehlen, den Reichstag noch in dieser Session durch eine neue die, stärkere Ausbeutung des Tabacks für die Reichseinnahmen vorbereitende Vorlage womöglich zu einem Votum zu nöthigen, welches über die bei der Volksvertretung erreichbaren Ziele und über die Aussichten entweder des Monopols oder einer anderen Steuer mehr Klarheit giebt, als die bisherigen Verhandlungen gewährt haben. Eine solche Vorlage könnte in dem Verlangen einer Geldbewilligung für die statistischen Erhebungen bestehen, welche der Einführung des Monopols, wenn sie beschlossen wird, nothwendig vorhergehen müssen. Ob und wie stark dabei die Ueberzeugung von der Angemessenheit des Monopols accentuirt werden soll, darüber würden erst die Verhandlungen im Bundesrath entscheiden.

Für die Königlich preußische Regierung aber ist es, bevor sie einen Antrag der Art in den Bundesrath einbringt, von Wichtigkeit, darüber Klarheit zu haben, wie die einzelnen hohen Regierungen sich zur Frage des Monopols oder der höheren Besteuerung des Tabacks stellen werden und ob unsere Voraussetzung zutrifft, daß alle oder doch die große Mehrheit unter ihnen mit dem Bestreben einverstanden sind, zunächst aus der höheren Besteuerung resp. Monopolisirung des Tabacks Einnahmen für das Reich zu erstreben, welche über den veranschlagten Ertrag der bisherigen Vorlage weit hinausgehen und mindestens volle Deckung der bestehenden Matrikularbeiträge gewähren.

Eure pp. ersuche ich, Sich ohne Verzug in vertrauliche Verbindung behufs Erbittung der zur Beantwortung meiner Frage erforderlichen Mittheilungen setzen zu wollen.

Die diesseitigen Vorarbeiten für einen Antrag in der angegebenen Richtung hoffe ich noch in dieser Woche im Königlichen Staatsministerium in Angriff nehmen zu können, und sehe ich daher Eurer p. p. baldigen, wenigstens vorläufigen Antwort mit Interesse entgegen." [1])

[1]) Aus dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 143 ist bekannt, daß der Reichskanzler am 8. April 1878 dem Reichstag einen Gesetzentwurf unterbreitete, durch welchen die Bundesregierungen die Ermächtigung zu eingehenden Ermittelungen über den Umfang und die Bedeutung der Tabakfabrikation und des Tabakhandels nachsuchten. Die Vorlage erhielt nach lebhaften parlamentarischen Kämpfen Gesetzeskraft. — Am 2. März 1878 veröffentlicht der Reichsanzeiger (Nr. 253) nachfolgende Notiz über die Absichten des Reichskanzlers: „In der Presse war bei Besprechung der Zukunft der Reichssteuervorlagen von vielen Blättern den Aeußerungen des Reichskanzlers zu Gunsten des Tabak-

Digitized by Google

151.

15. März 1878. **Cirkular-Erlaß[1]) an die Königlichen Gesandten in Deutschland, betreffend die höhere Besteuerung der Branntwein-Verkaufsstellen. Ungesunde Vermehrung derselben in Preußen. Abhülfe auf dem Wege der preußischen oder der Reichsgesetzgebung. Erhebungen über die Zahl der Branntweinstellen außerhalb Preußens.**

„Aus amtlichen Nachweisungen geht hervor, daß in Preußen innerhalb des Zeitabschnitts vom 1. Oktober 1869 bis zum 1. Januar 1877 gegenüber einer Erhöhung der Bevölkerungsziffer um ca. 7 pCt. eine Vermehrung der Branntwein-Verkaufsstellen um ca. 22 pCt. eingetreten ist.

Der hier beigeschlossene Auszug aus den betreffenden Nachweisungen[2]) zeigt, in welchem Maße jene Vermehrung die einzelnen, in dem preußischen Gewerbesteuergesetze vom 19. Juli 1861 unterschiedenen Kategorien der Branntwein-Verkaufsstellen trifft. Zugleich ist in dem Auszuge angegeben, in welchem Maße sich in Preußen die entsprechenden, auf Grund des bezeichneten Gesetzes erfolgten Veranlagungen zur Gewerbesteuer innerhalb des Zeitraums von 1869 bis zum Etatsjahr 1877/78 erhöht haben.

---

monopols ein Gewicht zugeschrieben worden, welches dieselben thatsächlich nicht gehabt haben können. Der Reichskanzler hatte zwar seine Ueberzeugung von der Zweckmäßigkeit des Monopols mit der Erwägung begründet, daß dasselbe den Konsumenten weniger belaste, als irgend eine Steuer von gleich hohem Betrage; in keiner Weise aber hatte er die Absicht ausgesprochen, den Bestrebungen nach höheren Erträgen ohne Monopol entgegenzutreten, wenn letzteres nicht zur Annahme gelangen sollte."

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als preußischer Minister der auswärtigen Angelegenheiten an die preußischen Gesandten in Dresden, Oldenburg, Darmstadt, Weimar, Hamburg, München, Stuttgart und Karlsruhe.

[2]) In Preußen waren am 1. Januar 1877 im Ganzen 146761 Branntwein-Verkaufsstellen vorhanden, gegen 119945 am 1. Oktober 1869. Die Vermehrung um 26816 Verkaufsstellen (= ca. 22%) vertheilte sich wie folgt auf die

Gastwirthschaften:	1.—3.	Gewerbesteuer-Abtheilung	2353	= ca. 24%
	4.	„ „	16372	= ca. 51%
Schankwirthschaften:	1.—3.	„ „	5893	= ca. 23%
	4.	„ „	800	= ca. 2%
Kleinhandlungen:	1.—3.	„ „	269	= ca. 3%
	4.	„ „	1129	= ca. 21%
			= 26816	

Digitized by Google

Diese Ergebnisse sind für Preußen Veranlassung geworden, die Einführung einer erheblich höheren, von den Branntwein-Verkaufsstellen (von den Schankwirthschaften pp. und von dem als Nebengewerbe betriebenen Kleinhandel mit Branntwein) zu erhebenden Abgabe in Erwägung zu ziehen. Es ist die Frage, ob Preußen zunächst für sich, oder ob es, gemeinsam mit den andern, und wenigstens mit den in der Gemeinschaft der Branntweinbesteuerung stehenden Bundesstaaten, im Wege der Reichsgesetzgebung, die sittlichen, polizeilichen und finanziellen Zwecke verfolgen kann, welche in der Richtung einer höheren Besteuerung der Schankstätten liegen. Die Beantwortung dieser Frage möchte ich zunächst der andern unterordnen, ob unsere Bundesgenossen prinzipielle Bedenken gegen die reichsseitige Einführung der fraglichen Steuer glauben erheben zu sollen. Wäre letzteres der Fall, so würde ich, zur Vermeidung von Kompetenzstreitigkeiten über untergeordnete Fragen, den Weg der Reichsgesetzgebung meinerseits zunächst nicht in Anregung bringen. Aber auch dann würde es für Preußen von hohem Interesse sein, behufs Vervollständigung der für die weitere Erwägung der Frage erforderlichen Unterlagen sichere Auskunft darüber zu erlangen, wie sich jene für Preußen hier bekannten Zahlenverhältnisse der Branntwein-Verkaufsstellen und der aus denselben erwachsenen Steuererträge innerhalb des gleichen, oder wenigstens die letzten Jahre umfassenden Zeitraums in den andern Bundesstaaten gestaltet haben.

Ew. pp. ersuche ich deshalb, Sich gefälligst unter Mittheilung des Vorstehenden und der Anlage die entsprechende Auskunft, sowohl über die Geneigtheit auf den diesseitigen Plan einzugehen, als auch über die betreffenden statistischen Verhältnisse, von den Regierungen, bei welchen Sie

---

Die Veranlagungen zur Gewerbesteuer (auf Grund der §§. 14, 15 des preußischen Gesetzes vom 19. Juli 1861) haben betragen in der Klasse:

	Kleinhandel mit geistigen Getränken als Nebengewerbe.	Gast-, Speise- und Schankwirthschaften.
1869	M. 161448	M. 2236203
1870	„ 168039	„ 2331618
1871	„ 173784	„ 2471958
1872	„ 175626	„ 2549394
1873	„ 175779	„ 2624725
1874	„ 178482	„ 2685930
1875	„ 180909	„ 2784159
1876	„ 189111	„ 2913681
1877/78	„ 198269	„ 3048252

Digitized by Google

beglaubigt sind, zu erbitten und mich von dem Ergebnisse sobald als thunlich in Kenntniß zu setzen".[1])

152.

2. Juli 1878. **Vertrauliches Schreiben[2]) an die sämmtlichen deutschen Bundesregierungen ausschließlich Preußen, betreffend die Steuerreform und die Heidelberger Ministerkonferenz. Antrag auf Vermehrung der indirekten Steuern des Reichs. Nothwendigkeit einer Berathung der in Betracht kommenden Einzelfragen. Zeit und Ort der Konferenz.**

„Die Stellung, welche der Reichstag in seiner jüngsten Session zu den Steuervorlagen der verbündeten Regierungen eingenommen hat,[3]) enthält für die Letzteren die Aufforderung, sich über ihr ferneres Verhalten in dieser Angelegenheit so zeitig zu verständigen, daß dem Reichstag spätestens in der nächsten Frühjahrs-Session Vorschläge auf Grund eines umfassenden wirthschaftlichen Reformprogramms gemacht werden können.

Die von allen Seiten als nothwendig erkannte Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs wird dabei als das erste zu erstrebende Ziel festzuhalten sein.[4])

---

[1]) Die Anfrage ergab, daß die Einführung einer Schanksteuer als Reichssteuer bei den Bundesregierungen vielfach auf Widerspruch stieß. Der Finanzminister Hobrecht regte darauf die Frage an, ob für die Regelung dieses Gegenstandes der Weg der Landesgesetzgebung (Einführung einer Besteuerung des Branntweinbetriebs im Kleinhandel und durch Ausschank) zu beschreiten sei. Die Vertheidigung des dem preußischen Abgeordnetenhause in der Session 1879/80 vorgelegten Gesetzentwurfs, betreffend die Steuer vom Betrieb geistiger Getränke, fiel dem Finanzminister Bitter zu. Der Ertrag der Steuer, welcher auf 13 Millionen Mark geschätzt war, sollte nicht zu fiskalischen Zwecken verwendet werden, sondern in die Kommunalkassen fließen. Der Gesetzentwurf wurde von dem Abgeordnetenhause in allen seinen Theilen abgelehnt. Man vgl. die Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 26. November 1879 Nr. 48: „Erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Steuer vom Betriebe geistiger Getränke," und 28. Januar 1880 Nr. 5 „Die Ablehnung des Gesetzentwurfs, betreffend die Steuer vom Betriebe geistiger Getränke."

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Reichskanzler.

[3]) Vgl. oben S. 275 ff.

[4]) Man vgl. hierzu den Artikel der Prov.-Korresp. v. 17. April 1878 Nr. 16: „Die Finanzreform und die Reichsidee". Eine Antwort auf den warnenden Ruf eines linksliberalen Flugblattes: „200 Millionen Mark neuer Steuern!" findet sich a. a. O. in der Nr. 30 vom 24. Juli 1878.

Digitized by Google

Einer Berathung und Verständigung aber bedarf es:

1. über das Maß, in welchem jene Vermehrung herbeigeführt werden soll;
2. über die Gegenstände, welche höher zu besteuern sind;
3. über die Art und Weise, in welcher diese höhere Besteuerung bei den einzelnen Objekten stattfinden soll;
4. über die Rückwirkung vorstehender Fragen auf das Tarifwesen.

Es empfiehlt sich, diese Fragen zunächst im Wege einer vertraulichen Besprechung zwischen den verbündeten Regierungen zu erörtern, ehe der förmliche Weg der Gesetzgebung beschritten wird.

Den Bundesregierungen gestatte ich mir deshalb den Vorschlag zu unterbreiten, möglichst bald eine Konferenz der betheiligten Minister zur Erörterung jener Fragen zu veranstalten.

Als Zeit der Konferenz dürften einige Tage in der ersten Hälfte des Monats August, etwa ein Theil der mit dem 4. beginnenden Woche, in Aussicht zu nehmen sein. Als Ort der Zusammenkunft wird sich eine Stadt empfehlen, welche für die meisten Betheiligten bequemer liegt wie Berlin; vielleicht würde Heidelberg diesen Vorzug verdienen.

Um für die Berathungen einen Anhaltspunkt darzubieten, beehre ich mich ferner, mehrere Exemplare einer Denkschrift zu vertraulicher Kenntnißnahme beizufügen, in welcher die oben bezeichneten Fragen besprochen sind.

An die dortige Regierung erlaube ich mir hiernach das Ersuchen zu richten, mit thunlichster Beschleunigung hierher mittheilen zu wollen, ob dieselbe geneigt ist, die angeregte Konferenz zu beschicken und ob die obigen Vorschläge bezüglich der Zeit und des Orts derselben genehm sind.

Eintretendenfalls würde die baldige Namhaftmachung des zu erwartenden dortseitigen Herrn Vertreters dem Unterzeichneten besonders erwünscht sein." [1])

19. Juli 1878. Fürst Bismarck veranlaßt, daß zunächst das Reichs-Eisenbahn-Amt zur Abgabe eines Gutachtens über die für die Uebertragung des Eigenthums und sonstiger Rechte des Staates an Eisenbahnen auf

---

[1]) Die Vorschläge des Fürsten Bismarck fanden — auch bezüglich der Zeit und des Orts der Zusammenkunft — den Beifall der Bundesregierungen. Die Steuerreform wird demnächst materiell und formell mit der Zolltarifreform verbunden. Vgl. die Urk. 154 und 159.

Digitized by Google

das Reich[1]) in Betracht kommenden Fragen aufgefordert werde (Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann).[2])

153.

1. September 1878, **Gastein. Verbalnote an den Redakteur des Journals des Débats, G. de Molinari, betreffend dessen Projekt der Begründung eines mitteleuropäischen Zollvereins.**

„Le Prince de Bismarck en remerciant Mr. de Molinari de la communication, qu'il a bien voulu lui faire,[3]) prie de lui faire parvenir la lettre du Prince Orloff par le porteur de la présente".[4])

---

[1]) Vgl. Urkunde 138.

[2]) Nach einem, dem Anschein nach in einem Ministerialbüreau ausgearbeiteten Artikel der Post von Ende Oktober 1879 würde sich die Gesammtbelastung des Staates bei dem Erwerb der zunächst in Betracht kommenden 7 Hauptbahnen (Anhalter, Potsdamer, Stettiner, Cöln-Mindener, Rheinische und Altenbekener Eisenbahn) auf 869 118 870 M. gestellt haben. Die noch nicht amortisirten Prioritäts-Anleihen betrugen 1062661910 M., die Gesammtsumme 1931780780 M. Die National-Zeitung hatte dagegen diese Zahl auf 2058456500 M. angegeben. — Von jetzt ab tritt das Reichseisenbahnprojekt, welches bei den Bundesregierungen auf Widerstand stieß, vollständig in den Hintergrund, wogegen Preußen die damit beabsichtigten günstigen Wirkungen durch staatliche Arrondirung seines Eisenbahnbesitzes zu erreichen sich bestrebt. Vgl. unten 13. Febr. 1879.

[3]) De Molinari, der bekannte belgische Nationalökonom, theilte am 1. September 1878 dem Fürsten Bismarck mit, er habe demselben einen Brief des Fürsten Nikolaus Orloff zu bestellen und bitte um Mittheilung, wann er denselben überreichen zu können hoffen dürfe.

[4]) In dem bewußten Schreiben Nikolaus Orloffs d. d. Paris, 3./15. August 1878 bat derselbe den Fürsten Bismarck, de Molinari zur Besprechung einer nationalökonomischen Frage eine Audienz zu bewilligen; de Molinari wird demnächst von dem Fürsten Bismarck in Gastein empfangen und entwickelt bei dieser Gelegenheit den Plan eines mitteleuropäischen Zollvereins. Einem späteren Schreiben Molinaris an den Fürsten Bismarck d. d. Paris, 25. September 1878 zufolge bemerkte der Reichskanzler ihm bei der Gasteiner Unterredung: „Si je parvenais à obtenir un avis favorable du ministre des finances du plus petit des pays que je venais de vous citer, France, Belgique, Hollande, Danemark et Suisse, je vous engagerais à vous occuper sérieusement de la question." Die Idee findet bei dem französischen Finanzminister Léon Say nur eine wohlwollende Erwägung. Der Reichskanzler findet nach Kenntißnahme der Aeußerung dieses Staatsmannes keine Neigung, zu den ohnedies schon in Fülle dargebotenen Aufgaben, welche eine Ueberwindung mehr oder minder großer Schwierigkeiten erheischen, noch die hier angetragene neue Aufgabe zu übernehmen, deren in die Augen fallenden Schwierigkeiten an Umfang und Bedeutung bei näherer Beleuchtung schwerlich zu verlieren haben dürften. Derselbe läßt demnächst de Molinari auf diplomatischem Wege seinen Dank für die interessante Anregung ausdrücken, zu-

Digitized by Google

gleich aber die Gründe darlegen, welche es ihm unmöglich machen, der Sache näher zu treten (16. November 1878). Man vgl. über diese Frage noch den im Journal des Débats vom 17. Mai 1879 erschienenen Artikel G. de Molinaris, welcher u. A. auch auf die Handelspolitik des Fürsten Bismarck Lichtblicke wirft. Später entwickelt sich daraus der Gedanke eines näheren Zollanschlusses zwischen Deutschland und Frankreich. Vgl. hierüber: République française vom 26. Oktober 1879, Télégraphe vom 14., 20. und 24. Oktober 1879, Liberté vom 17. Oktober 1879, Moniteur Univ. vom 13., 14., 17., 21. und 22. Oktober 1879 und Soir vom 15. Oktober 1879. Endlich wäre noch zu verweisen auf den Artikel: „Il Principe Di Bismarck e la confusione economica in Europa“ in der Perseveranza vom 26. Oktober 1879.

Digitized by Google

IV. Abschnitt.

Vom Beginn der Wirthschaftsreform bis zur Uebernahme des Handelsministeriums.
Oktober 1878 — August 1880.

Digitized by Google

154.

28. Oktober 1878, **Friedrichsruh. Vertraulicher Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen, betreffend Vorarbeiten für die Revision des Zolltarifs. Einwendungen gegen Schutzzölle. Befürwortung von Werthzöllen für alle die Grenze überschreitenden Gegenstände. Vortheile eines solchen Finanzzollsystems. Den Zoll trägt das Ausland. Die Zollerhebungskosten.**

„In der Anlage[1]) übersende ich Ew. pp. die Abschrift eines vorbereitenden Antrags auf Revision des Zolltarifs, dessen Einbringung in den Bundesrath ich bei dem Königl. preußischen Staatsministerium angeregt habe. Für die Berathungen des letzteren darüber ist es mir von Wichtigkeit, vor Abschluß derselben über die Auffassungen der verbündeten Regierungen unterrichtet zu sein. Ew. pp. wollen daher den Inhalt der Anlage der dortigen Regierung vertraulich mittheilen und um eine Aeußerung bezüglich der Stellung derselben zu der angeregten Frage in meinem Namen bitten.

Ew. pp. ersuche ich, bei dieser Gelegenheit die Aufmerksamkeit der dortigen Regierung gleichzeitig auf die nachstehende Frage zu lenken.

Das Bestreben, einzelne Produktionszweige durch Schutzzölle ohne vorwiegende Rücksicht auf finanzielle Ergebnisse zu fördern, ist ein allen Regierungen dauernd oder vorübergehend gemeinsames. Die Abneigung, welcher dasselbe in der Regel bei den am Schutzzoll nicht betheiligten Pro-

[1]) Die Anlage findet sich im Anschluß an diese Urkunde abgedruckt. Erst mit diesem Antrage gelangte Klarheit in die handelspolitischen Absichten der Reichsregierung. Was bisher darüber verlautete, deutete die gesteckten Ziele nur an. Beispielsweise fand sich in einem angesichts der Reichstagswahlen geschriebenen und auf diese berechneten Artikel der Prov.-Korresp. vom 26. Juni 1878 Nr. 26 über die handelspolitische Frage nur folgender dunkle und mannigfache Deutung zulassende Absatz: „Die Regierung erstrebe die Festhaltung der seit Gründung des Zollvereins stetig beachteten grundsätzlichen Gesichtspunkte, sorgliche Wahrung der thatsächlichen Interessen und Bedürfnisse des gesammten nationalen Verkehrs, der Produktion wie der Konsumtion."

Digitized by Google

duzenten begegnet, richtet sich wesentlich gegen das Privilegium, welches einzelnen Zweigen der Gesammtproduktion, angeblich auf Kosten der übrigen, dadurch verliehen wird. Dieser Abneigung gegen Privilegien würde ein Zollsystem nicht ausgesetzt sein können, welches gleichmäßige Anwendung auf alle Gegenstände fände, welche überhaupt die Grenze vom Auslande her überschreiten, indem es dieselben ohne Ausnahme einem Werthzolle unterwirft und sich dergestalt in berechtigtem nationalen Egoismus die Aufgabe stellt, der deutschen Produktion in ihrer Gesammtheit und ohne Ausnahme eine etwas günstigere Stellung zu gewähren, als der ausländischen.[1]) Ein solches System,[2]) mit dessen Verwirklichung, soviel ich weiß, bisher nur in der Schweiz seit Kurzem begonnen wird, hat meiner Ansicht nach die nachstehenden Vortheile:

1. Das finanzielle Ergebniß der fraglichen Einrichtung wird an sich je nach dem Prozentsatze, welcher die Gesammteinfuhr ad valorem trifft, ein sehr erhebliches sein können, da nach den bisherigen, wenn auch oberflächlichen statistischen Erhebungen jedes einzelne Prozent des Werths der Gesammteinfuhr etwa 36 Millionen Mark betragen würde.

2. Ein Finanzzoll in der angedeuteten Form wird, nach der Breite seiner Grundlage, nach keiner Seite hin drückend erscheinen können, namentlich da er alle Lebensverhältnisse gleichmäßig trifft, indem jeder wirthschaftlich produzirende Reichsangehörige zugleich Konsument für die anderen Produktionen bleibt, so daß Vortheile und Nachtheile der Wirkungen dieses Zolls sich gleichmäßiger vertheilen, als bei jedem speziellen Grenzzoll der Fall ist. Nur die kleine Minorität des unproduktiven Theils der Bevölke-

[1]) Zur Vermeidung eines Mißverständnisses stellte Fürst Bismarck später (15. November 1878) seine Absicht dahin fest, „daß an keine taxirende Grenzbeamten gedacht ist, sondern an generelle Einschätzung durch einen Tarif resp. an mechanische Kennzeichen für Abstufungen — und daß dabei weder die Ausnahmslosigkeit noch die absolute Gleichheit des Prozentsatzes gemeint ist, sondern nur das Heranziehen aller der Produkte, welche auch das Inland erzeugt — der nur auswärtigen Rohstoffe entweder gar nicht, oder cum grano salis."

[2]) Dieser Grundgedanke des ersten zollpolitischen Programms des Kanzlers ist von der Zolltarifkommission nicht in seiner ganzen Strenge durchgeführt worden. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 174 Note. Mehrfach wurde um diese Zeit, insbesondere nach dem Bekanntwerden des Schreibens des Fürsten Bismarck an den Bundesrath vom 15. Dezember 1878, ein Widerspruch mit dessen Reichstagsrede vom Jahre 1875 behauptet, worin er das englische System (Zurückziehung auf ein reines, einfaches Finanzsystem) empfohlen hatte. Ein Artikel zur Abwehr dieses Vorwurfs findet sich in der Provinzial-Korrespondenz vom 27. Dezember 1878.

Digitized by Google

rung, welche lediglich von Renten, Gehältern und Honoraren lebt, ist in diese Gleichheit nicht vollständig einbegriffen, eine Thatsache, welche allerdings die Schwierigkeiten der Ausführung wesentlich steigert, weil die Mehrheit unserer Gesetzgeber, nicht nur in den Beamtenkreisen der Regierungen, sondern auch in den parlamentarischen Körperschaften, jener Minorität angehört. Den berechtigten Ansprüchen der Beamten wird aber durch Gehaltserhöhungen jederzeit abgeholfen werden können, falls sich in der That eine Erhöhung der Preise der Lebensbedürfnisse aus der Ausdehnung der Zollpflichtigkeit auf die Gesammteinfuhr ergeben sollte. Es ist aber nicht wahrscheinlich, daß dies in erheblichem Maße der Fall sein werde.

3. Es wird die zu erzielende Leistung für die Finanzen des Reichs thatsächlich dem inländischen Verbrauch garnicht oder doch nur zum geringeren Theile zur Last fallen. Sie wird vielmehr nur den Gewinn, welchen bisher der ausländische Produzent aus unseren Mitteln bezieht, um den Betrag des Zolls vermindern, vielleicht auch den Gewinn des Zwischenhändlers in ähnlicher Weise, wie die Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer in unseren Städten zwar die Einnahmen des Staates und der Gemeinden wesentlich geschädigt, aber weder den Einwohnern der Städte wohlfeileres Fleisch und Brot, noch den Landwirthen bessere Preise für ihr Vieh und Korn zu Wege gebracht hat.[1]) Daß jeder Zoll den ausländischen Erzeuger wesentlich für das finanzielle Ergebniß heranzieht, geht aus dem Interesse hervor, welches überall das Ausland gegen Erhöhungen des Grenzzolls von Seiten irgend eines Inlandes an den Tag legt. Wenn im praktischen Leben wirklich der inländische Konsument es wäre, dem der erhöhte Zoll zur Last fällt, so würde die Erhöhung dem ausländischen Pro-

[1]) Vgl. oben S. 129. In den Motiven zur Zolltarifvorlage heißt es: „Die Empfindung, daß die Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer in Preußen ein finanzpolitischer und wirthschaftlicher Fehler gewesen, wird heute auch in Kreisen getheilt, welche sich früher in ausgesprochener Gegnerschaft zu jenen Steuern befanden. Es bedarf für Niemanden eines Beweises mehr, daß die direkten Steuern nicht beliebig erhöht werden können, sondern daß es für dieselben eine Grenze giebt, die ungestraft nicht überschritten werden darf. Auf der anderen Seite zeigen die Erfahrungen, welche namentlich in Hamburg und Bremen gemacht sind, daß selbst eine Konsumtionsabgabe, welche die von den verbündeten Regierungen vorgeschlagenen Zollsätze um das Doppelte und Dreifache überschreitet, von der Bevölkerung ohne Beschwerde getragen wird. In Hamburg wird pr. 100 Kgr. eine Eingangsabgabe erhoben: für Weizen von 2,59 Mark, für Roggen, Gerste und sonstiges Getreide 1,03 Mark, für Fleisch, Schinken, Speck 3,75 Mark. Aehnlich in Bremen."

Digitized by Google

duzenten gleichgültiger sein. Es ist dies aber nicht der Fall, sondern der Gewinn des ausländischen Importeurs vermindert sich um den Betrag des Zolls, ganz oder theilweis. Das Reich wird also das Einkommen erweiterter Zölle zum großen Theil vom Auslande erheben.

4. Die Erhebungskosten, welche von dem Ertrage jeder indirekten Steuer in viel höherem Maße als von den direkten in Abzug zu bringen sind, werden bei der Erhöhung und Erweiterung der Zollpflicht auf der Grenze äußerst gering sein, da die einmal bestehenden Kontroleinrichtungen an der Zolllinie und im Lande, welche jetzt schon unterhalten werden müssen, auch zur Verzollung aller ihr bisher nicht unterliegenden Gegenstände, welche die Grenze passiren, ausreichen würden. Es würde also der Prozentsatz der Erhebungskosten im Vergleiche mit dem Ertrage sich um so günstiger gestalten und die ohnehin bestehenden Einrichtungen größeren Nutzen abwerfen, je mehr von den Gegenständen, welche die Beamten ohnehin revidiren müssen, zu den zollpflichtigen gehören. Die Kosten der Einrichtung würden nicht mit dem höheren Ertrage steigen, je mehr die bestehenden Zolleinrichtungen für höhere Erträge nutzbar gemacht werden.

Ich habe im Sinne der vorstehenden Erwägungen bisher nach keiner Seite hin Anträge gestellt, und hat diese Mittheilung den Zweck, mich darüber zu vergewissern, ob und wie weit und in welcher Form es für mich als Reichskanzler je nach der dabei zu erwartenden Unterstützung rathsam sein wird, mit solchen Anträgen amtlich vorzugehen.

Ew. pp. wollen daher mit der dortigen Regierung einen vertraulichen Meinungsaustausch herbeiführen und mich von dem Ergebnisse desselben, sobald ein solches vorliegt, in Kenntniß setzen." [1])

Entwurf zu einem Schreiben an den Bundesrath, betr. die Zoll- und Steuerreform: Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs. (Anlage zur Urk. 154.) [2])

„Die finanziellen, volkswirthschaftlichen und handelspolitischen Ver-

[1]) Einzelne Erinnerungen, welche von den Bundesregierungen erhoben wurden, beantwortete Fürst Bismarck in der Form knapp gehaltener Marginalbemerkungen. Vgl. Urk. 156.

[2]) Das oben entworfene Schreiben ist vom Kanzler unterm 12. Nov. 1878 gezeichnet worden und bildet die Drucksache des Bundesraths Nr. 123 der Session 1878. Das Aktenstück ist zwar bereits in „Fürst Bismarck als Volks-

Digitized by Google

hältnisse, welche auf die gegenwärtige Gestaltung des Vereins-Zolltarifs von entscheidendem Einflusse gewesen sind, haben im Laufe der letzten Jahre wesentliche Veränderungen erfahren.

Die finanzielle Lage des Reichs wie der einzelnen Bundesstaaten erheischt eine Vermehrung der Reichseinnahmen durch stärkere Heranziehung der dem Reiche zur Verfügung stehenden Einnahmequellen.[1]) Bei den im vorigen Sommer zu Heidelberg stattgehabten vertraulichen Besprechungen über die im Reich anzustrebende Steuerreform ist denn auch die Ueberzeugung einmüthig zum Ausdruck gelangt, daß das System der indirekten Besteuerung[2]) in Deutschland weiter auszubilden sei, und es ist daselbst über die vorzugsweise ins Auge zu fassenden Finanzartikel allseitiges Einverständniß erzielt worden.

Außerdem erfordert die derzeitige Lage der deutschen Industrie, sowie das mit Ablauf der Handelsverträge in den großen Nachbarstaaten und in Amerika zu Tage getretene Bestreben nach Erhöhung des Schutzes der einheimischen Produktion gegen die Mitbewerbung des Auslandes, eine eingehende Untersuchung der Frage, ob nicht auch den vaterländischen Erzeugnissen in erhöhtem Maße die Versorgung des deutschen Marktes vorzubehalten[3]) und dadurch auf die Vermehrung der inländischen Produktion

---

wirth" abgedruckt; man hat aber geglaubt, dem Leser hier ausnahmsweise das Zurückgreifen auf dieses zweite, vielleicht nicht verfügbare Buch ersparen zu sollen.

[1]) Es findet sich hier nur ein altes Postulat des Kanzlers wieder ausgesprochen. Vgl. die Urkunden 137 und 150. Schon bei den Reichstagsvorlagen des Jahres 1878 war die Richtung, in welcher sich die deutsche Finanzreform bewegen sollte, dahin bezeichnet worden: daß durch Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs eine Entwicklung eingeleitet werde, welche „eine Entlastung des Budgets der Einzelstaaten herbeiführt, so daß es den letzteren dadurch ermöglicht wird, drückende Steuern zu beseitigen oder zu ermäßigen, oder, wenn sie dies für angezeigt halten, einzelne dazu geeignete Steuern den Provinzen, Kreisen und Gemeinden ganz oder theilweise zu überlassen."

[2]) Zur Unterstützung dieser Forderung vgl. auch die Urkunde 160.

[3]) In der allgemeinen Begründung zu der Zolltarifvorlage war das Bedürfniß einer Umkehr in der Handelspolitik in folgender Weise ausgeführt: Der Zollverein habe ursprünglich eine schützende Tendenz verfolgt. Im Hinblick auf die Schwerfälligkeit seiner Verfassung seien wesentliche Aenderungen des Tarifs erst auf dem Wege des Abschlusses von Zoll- und Handelsverträgen mit fremden Staaten, und zwar im Sinne allmäliger Abminderung des früheren Schutzes der einheimischen Produktion zu Stande gekommen. „In volkswirthschaftlicher Hinsicht konnte diese Politik auf die Dauer nur unter zwei Voraussetzungen dem Interesse der Nation entsprechen. Erstens mußten die übrigen Staaten, mehr und mehr dem von Deutschland bei den Vertragsabschlüssen gegebenen Beispiele folgend, das Exportinteresse über die Sicherung des einheimischen Marktes stellen.

Digitized by Google

hinzuwirken, sowie zugleich Verhandlungsmaterial zu schaffen sei, um später zu versuchen, ob und inwieweit sich im Wege neuer Verträge die Schranken beseitigen lassen, welche unsere Exportinteressen schädigen.

Die Ergebnisse der im Gang befindlichen Enqueten über die Lage der Eisenindustrie, sowie der Baumwoll- und Leinenindustrie[1]) werden nützliche Grundlagen schaffen für die Beantwortung der Frage der Zweckmäßigkeit einer Erhöhung oder Wiedereinführung von Zöllen auf die Erzeugnisse der in Frage stehenden Industrien.

Ueber einige weitere bereits in Anregung gekommene Aenderungen des autonomen Zolltarifs, welche zum Theil eine korrektere Fassung des Tarifs, zum Theil die Beseitigung von Mißverhältnissen zwischen den Zollsätzen von Halbfabrikaten und Ganzfabrikaten, zum Theil Erhöhungen des Schutzes einzelner Industriezweige gegenüber der Konkurrenz des Auslandes bezwecken, sind Vorarbeiten gerechtfertigt,[2]) welche den betreffenden Ausschüssen des Bundesraths werden vorgelegt werden.

Es wird dabei nicht ausgeschlossen sein, daß auch noch für andere Erzeugnisse die Einführung höherer Eingangszölle angeregt werde.[3])

In formeller Hinsicht würde, abgesehen von der Umrechnung der Zollsätze in die Reichswährung, zu prüfen sein, ob nicht an Stelle des Zentners eine andere Gewichtseinheit in den Tarif einzustellen und die jetzige Gruppirung und Aufeinanderfolge der einzelnen Positionen des Tarifs einer durchgreifenden Revision zu unterziehen sein möchten.

In der That war diese Hoffnung in politischen wie in volkswirthschaftlichen Kreisen bis vor wenig Jahren weit verbreitet. Auch im Zollparlament und noch im Reichstag traten — wenn auch nicht unbestritten — gleiche Anschauungen so stark hervor, daß von deutscher Seite in den Tarifänderungen von 1870 und 1873 auf dem Wege der eigenen Gesetzgebung noch unter die den Vertragsstaaten zugesicherten Tarifsätze heruntergegangen wurde. Heute besteht nach der Lage der fremden Zollgesetzgebung und den Tarifprojekten verschiedener Staaten darüber kein Zweifel, daß diese erste Voraussetzung der seit 1865 maßgebenden deutschen Tarifpolitik nunmehr hinfällig ist. Die zweite Voraussetzung, unter welcher die dauernde Beibehaltung jener Tarifpolitik gerechtfertigt werden konnte, bestand darin, daß keine für Deutschland ungünstige Aenderung in den wirthschaftlichen Machtverhältnissen der Nationen gegenüber dem Zustande zur Zeit des Abschlusses der Handelsverträge in den sechsziger Jahren eintrat. Auch diese Voraussetzung ist nicht eingetroffen."

[1]) Vgl. hierüber „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 128.

[2]) Vgl. Urkunde 147.

[3]) Hierbei war anscheinend an die land- und forstwirthschaftlichen Produkte gedacht.

Digitized by Google

In ersterer Hinsicht ist daran zu erinnern, wie Bremen unter Berufung darauf, daß die Eisenbahnverwaltungen die Gewichtsangaben in Kilogrammen verlangen, bereits unter dem 10. Januar 1875 eine Beschlußnahme des Bundesraths dahin beantragt hat, daß im zollamtlichen Verkehr die Bezeichnung des Gewichts ausschließlich nach Kilogrammen stattzufinden habe. (Drucksache Nr. 3 der Session 1874/75.) Der Bundesrathsausschuß für Zoll- und Steuerwesen hat sich demnächst mit der Einführung des Kilogramms als Gewichtsbezeichnung im zollamtlichen Verkehr grundsätzlich einverstanden erklärt, hinsichtlich der Durchführung der Maßregel aber sich für eine Verschiebung bis zu einer allgemeinen Revision des Zolltarifs ausgesprochen.

Ueber die Frage, ob die Gruppirung und Aufeinanderfolge der einzelnen Positionen des jetzigen Zolltarifs beizubehalten, oder ob eine strengere alphabetische Ordnung oder eine systematische Gruppirung für den künftigen Tarif zu wählen sein möchte, liegen gleichfalls von verschiedenen Seiten Vorarbeiten vor, welche der Verwerthung harren.

Um die Lösung der vorstehend angedeuteten Fragen thunlichst zu beschleunigen und der für die betheiligten Erwerbszweige drückenden Ungewißheit über die künftige Gestaltung unseres Tarifwesens möglichst bald ein Ende zu machen, erscheint die Einsetzung einer besonderen Kommission angezeigt, welche unter Benutzung des vorhandenen, sowie desjenigen Materials, welches durch die Enqueten geschaffen und jener Kommission zu überweisen sein würde, die Revision des Zolltarifs vorzubereiten und die erforderlichen Anträge bei dem Bundesrath zu stellen hätte.

Die Aufgabe der Kommission würde danach auf den gesammten Inhalt des Tarifs, mit Ausnahme derjenigen Finanzartikel, über welche auf der Heidelberger Ministerkonferenz Einverständniß erzielt ist und welche einer gesonderten Bearbeitung bereits unterliegen, sich zu erstrecken haben.

Die Kommission würde aus Beamten des Reichs und der hauptsächlich betheiligten Bundesstaaten zusammenzusetzen sein. Die Anzahl der Mitglieder dürfte mit Rücksicht auf den Umfang der Aufgabe nicht zu knapp gegriffen werden.

Die Bearbeitung der einzelnen Detailfragen möchte nach Feststellung der allgemeinen Grundsätze kleineren, aus der Mitte der Kommission zu bildenden Subkommissionen zu übertragen sein.

Digitized by Google

Auch wird es sich empfehlen, sowohl der zu berufenden Kommission, als auch den Subkommissionen das Recht einzuräumen, Sachverständige zu vernehmen oder schriftliche Gutachten einzuziehen und durch Requisition der Landesbehörden Ermittelungen zu veranlassen.

Der Unterzeichnete beehrt sich hiernach dem Bundesrath die entsprechende Beschlußnahme anheimzustellen." [1])

155.

November 1878, **Friedrichsruh. Bemerkungen in Betreff der Wirkung vertragsmäßiger Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr mit Oesterreich. Abwägung der Interessen des deutschen Absatzes und der deutschen Bahnen. Reform der deutschen autonomen Eisenbahngesetzgebung.**

„Zuerst fragt sich," [2]) wie hoch ist die Durchfuhr per Bahn von uns durch Oesterreich und wie hoch die Oesterreichs durch Deutschland und sind nicht beide nach Gewicht und Umfang sehr ungleich?

---

[1]) Die präzise Stellungnahme der Regierung zur wirthschaftlichen Frage spiegelte sich alsbald auch in der offiziösen Presse ab. So bemerkte die Provinzial-Korrespondenz in einem „Die wirthschaftlichen Aufgaben" überschriebenen Artikel vom 30. Oktober 1878 Nr. 44, die Erklärung der um dieselbe Zeit ins Leben getretenen sogenannten „freien volkswirthschaftlichen Vereinigung des Reichstags" bedeute einen entschiedenen und bedeutsamen Wendepunkt in der Behandlung der wirthschaftlichen Fragen; sie dürfe als Anzeichen dafür gelten, daß die Regierung in dem neuen Reichstag auch für ihre wirthschaftlichen Bestrebungen die Stütze einer Mehrheit finden werde, welche entschlossen ist, die Behandlung der wirthschaftlichen Fragen „nicht nach den Auffassungen und Geboten bloßer Lehrmeinungen, sondern vor Allem nach den Anforderungen der thatsächlichen Lage der Dinge und nach den wirklichen Bedürfnissen und praktischen Interessen des Volkes zu gestalten." Wegen der weiteren Entwicklung vgl. Urkunde 156.

[2]) Es handelte sich um die Frage, welche, das Eisenbahnwesen betreffende Bestimmungen des alten Handelsvertrags mit Oesterreich vom 9. März 1868 bei einer Neuregelung des vertragsmäßigen Verhältnisses berücksichtigt werden sollten. Einschneidend war besonders Artikel 16 a. a. O. welcher lautete: „Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen des andern Theils und deren Güter nicht ungünstiger, als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden. Für Durchfuhren nach oder aus dem Gebiete des andern Theils soll kein Staat höhere als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiete auf- oder abgeladenen Güter verhältnißmäßig unterliegen."—

Die Verhandlungen über den neuen Handelsvertrag mit Oesterreich wurden zuerst schriftlich und seit dem 2. Dezember 1878 mündlich in Berlin gepflogen und mit Ausnahme der Tarife auf alle diejenigen Gebiete ausgedehnt, welche in dem 1868er Vertrage ihre Regelung gefunden hatten. Auf dieser Grund-

Digitized by Google

Führt nicht Oesterreich, auch abgesehen von der Durchfuhr, an Gewicht und Umfang viel mehr nach Deutschland als wir nach Oesterreich?

In dem Maße, wie dieses der Fall ist, hat auch Oesterreich mehr Vortheil von dem Abkommen wie wir. Begünstigung des österreichischen Absatzes nach Deutschland, des österreichischen Transit nach Frankreich ist zugleich Benachtheiligung unserer konkurrirenden Produktion und unseres Absatzes nach Frankreich. Unser Handel nach dem Orient und dem Schwarzen Meer geht muthmaßlich mehr via Nordsee als mit den österreichischen Bahnen; wenigstens verkehrt Böhmen noch via Nordsee mit dem Orient. Der österreichische Transit aber geht über unsere Bahnen mehr als über die eigenen. Wenn unsere Bahnen dabei profitiren, so ist es auf Kosten des Absatzes unserer Produkte nach Frankreich, Belgien und im Inlande.

Bei Eisenbahnverkehr können wir immer nur Meistbegünstigung im Vergleich mit Anderen, prinzipielle Gleichstellung mit Einheimischen aber nicht zugeben. Eine generelle Konzession der Art könnte bis in lokale Details geniren.

Auf die Dauer können wir uns über Eisenbahntarife ebensowenig wie über Zolltarife mit dem Auslande binden, so lange unsere eigene autonome Eisenbahngesetzgebung nicht reformirt ist." [1])

18. November 1878, Friedrichsruh. Der Reichskanzler unterbreitet dem Bundesrath Normen für die Regelung des Dienstes der Fabrikinspektoren.[2]) In einem besonderen Begleitschreiben zu diesen Normen[3]) ist

---

lage wurde über einen für die Dauer eines Jahres gültigen Vertrag die Einigung erzielt und der Vertrag am 16. Dezember 1878 unterzeichnet. Die Publikation des Vertrags erfolgte mittelst der am 31. Dezember 1878 ausgegebenen Nr. 37 des Reichsgesetzblatts, S. 365. Die Genehmigung des Vertrags durch den Reichstag erfolgte erst am 25. Februar 1879 (R.G.Bl. 1879 S. 11).

[1]) Noch schärfer findet sich dieser Gedanke in der Urkunde 172 ausgesprochen. — Die Eisenbahnbestimmungen in dem neuen Handelsvertrag zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 16. Dezember 1878 sind in den Artikeln 15—18 enthalten. Vgl. auch die Urkunde 157.

[2]) Wegen des Bedürfnisses solcher Normen vgl. Urkunde 142.

[3]) Ueber den Inhalt derselben bemerkte die Vossische Zeitung vom 31. August 1881 Nr. 403: „Sie gewähren zunächst in Bezug auf die Uebertragung der Fabrikinspektion an besondere hierfür eigens ernannte Beamte dem Ermessen der einzelnen Regierungen einen gewissen Spielraum, indem sie bei der Bezeichnung des Wirkungskreises der Fabrikinspektoren sich ausdrücklich dahin aussprechen, „daß den Landesregierungen die Befugniß nicht entzogen sein soll, den Wirkungskreis der hier in Rede stehenden Beamten auch auf an-

Digitized by Google

darauf aufmerksam gemacht, daß über das Maß der an die allgemeine wie an die technische Vorbildung der Fabrikinspektoren zu stellenden Anforderungen absichtlich keine Bestimmungen aufgenommen worden seien. Zugleich ist vorgeschlagen, daß zu den fraglichen Funktionen, abgesehen vom Berg- und Hüttenbetrieb, in der Regel nur Personen mit wissenschaftlicher Bildung verwendet werden sollen, welche entweder eine höhere technische Lehranstalt absolvirt und sonach als technische Beamte im öffentlichen oder Privatdienst thätig gewesen sind oder größere gewerbliche Anlagen geleitet haben.

Der Bundesrath entspricht im Wesentlichen dem Antrage.

156.

Ende November 1878, **Friedrichsruh. Randbemerkungen zu den Erwiderungsschreiben der Bundesregierungen auf den Antrag, betreffend die Revision des Zolltarifs.**[1]) (Auszüge.)

„Der Vorschlag der Zollpflicht auf die Gesammteinfuhr[2]) mag Bedenken

---

dere gewerbliche Angelegenheiten auszudehnen.“ Von dieser Freiheit haben indeß nur einige kleinere Staaten Gebrauch gemacht, indem sie einem ihrer funktionirenden technischen Berg- oder Baubeamten die Befugnisse des Fabrikinspektors übertrugen und dieselben mit seiner bisherigen Thätigkeit vereinigten. Ferner bestimmen die bundesräthlichen Normen, daß die zur Fabrikinspektion zu berufenden Beamten neben technischen Kenntnissen insbesondere auch amtliche Erfahrungen besitzen sollten, vermöge welcher sie geeignet seien, zwischen den Interessen der Arbeitgeber und Arbeiter eine Vertrauensstellung zu gewinnen, welche sie in den Stand setzt, zur Erhaltung und Anbahnung guter Beziehungen zwischen Beiden mitzuwirken. Weiter werden von den neuen Organen auf Grund der gemachten Erfahrungen Vorschläge für die Regulirung der von den Ortspolizeibehörden auszuübenden Thätigkeit in der Fabrikaufsicht, sowie dieser letzteren selbst und der darüber gegebenen Gesetzesvorschriften erwartet. Sodann wird für gewisse Fälle eine der Aufforderung an die Polizeibehörde vorhergehende Entscheidung der höheren Behörde gefordert, welche sich auf die Vernehmung von Sachverständigen gründet. Endlich wird bestimmt, daß die Fabrikinspektoren den Central- oder höheren Verwaltungsbehörden zuzuordnen seien, welche für die Gewerbepolizei in höherer Instanz zuständig sind, mit der Maßgabe jedoch, daß es den Landesregierungen überlassen bleiben soll, das Verhältniß zu diesen Behörden im Einzelnen zu regeln, weil die Verhältnisse in den einzelnen Staaten zu vielgestaltig seien, um eine einheitliche Regelung thunlich erscheinen zu lassen.“ — Eine Veröffentlichung des Wortlauts der gedachten Normen ist bisher nicht erfolgt.

[1]) Wie oben S. 287 bemerkt, hatte der Reichskanzler sein erstes zollpolitisches Programm, bevor er dasselbe dem Bundesrath unterbreitete, den größeren deutschen Bundesregierungen auf gesandtschaftlichem Wege zur Kenntnißnahme und Aeußerung zugehen lassen. Auf die hierauf eingegangenen Erwiderungsschreiben beziehen sich die obigen Randbemerkungen.

[2]) Gemeint ist der in der Urkunde 154 entwickelte Plan. Fürst Bismarck hat übrigens den hier berührten Einwand, wie seine auf S. 289 enthaltenen Ausführungen ersehen lassen, bereits vorausgesehen.

Digitized by Google

begegnen bei der Konsumtion, aber nur ‚der Geheimräthlichen', und jeder von baaren Gefällen sorgenfrei existirenden. Auch der werden aber die Subsidien ausgehen, wenn sie sich nicht entschließt, die Lage der produzirenden Bevölkerung zu berücksichtigen. Ist diese erst verarmt, so ist es auch der Staat."

„Im Jahr 1823[1]) wurden 5 Sgr. auf den Scheffel Korn gelegt, auch für Transit; aus russisch-politischen Motiven trat schon 1825 für Wassertransit, und anderen gab es nicht, eine Reduktion ein." [2])

„Der Kostenpreis für russischen Roggen ist in Stettin 2 ℳ, der Verkaufspreis 4 ℳ"

„Nach dem alten bewährten Zollvereinsgrundsatz (1818) war alles zollpflichtig, was nicht als Ausnahme bezeichnet wurde, mindestens mit 15 Sgr. pro Ctr. alles im Tarif nicht Erwähnte."

„Wer soll denn schließlich die Staatslasten tragen? Der Produzent allein? Konsumenten sind alle." [3])

---

[1]) Veranlaßt war obenstehendes Marginale durch die vorläufigen Bedenken einer Bundesregierung gegen einen Zoll von irgend erheblicher Höhe auf die zum Massenkonsum dienenden und bisher zollfreien Gegenstände (Getreide, Vieh, Kohlen, Holz).

[2]) Des Näheren hat sich der Kanzler über diesen zollpolitischen Vorgang in der Reichstagsrede von 21. Mai 1879 ausgesprochen. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 242.

[3]) Das demnächstige Bemühen des Fürsten Bismarck war auf eine zweckmäßige Zusammensetzung der Zolltarifkommission gerichtet. Nach dem Bundesrathsbeschluß vom 12. Dezember 1878 hatte der Reichskanzler 3 Mitglieder zu ernennen und außerdem den Vorsitzenden aus der Zahl der Mitglieder. Als Vorsitzenden designirte derselbe den Freiherrn von Varnbüler, die Wahl eines Mitglieds überließ er dem Staatsminister Hofmann (die Wahl fiel auf den Geheimen Regierungsrath Burchard). In Bezug auf das dritte Mitglied heißt es in einem Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister Hofmann d. d. Friedrichsruh, den 12. Dezember 1878: „Als dritten Vertreter wünscht der Fürst eine Persönlichkeit, die in der Kommission seine Ansichten zur Geltung brächte und ihn über den Stand der Verhandlungen auf dem Laufenden erhielte. Diese Bedingungen würden am besten erfüllt werden von Herrn Geheimrath Tiedemann, welcher seit zwei Jahren vollkommen in seine Auffassungen bei den hier einschlagenden Fächern eingeweiht sei." Die Wahl fiel auf Geheimrath Tiedemann. Am 22. Dezember 1878 ließ der Reichskanzler nach Inhalt eines Schreibens des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister Hofmann den Freiherrn von Varnbüler ersuchen, derselbe möchte, „ohne die noch rückständigen Ernennungen der bayerischen, hessischen und hanseatischen Bevollmächtigten abzuwarten, die erste Sitzung der Zolltarifkommission in den ersten Tagen des Januars anberaumen". Die erste Sitzung fand am 3. Januar 1879 statt; zu Anfang April desselben Jahres hatte die Kommission ihre Arbeiten beendet. Vgl. Urkunde 159.

Digitized by Google

157.

17. Dezember 1878, Friedrichsruh. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann, betreffend die Schädigung der deutschen Produktion durch die Differenzialtarife. (Auszug.)

(Rücksendung der von dem Reichskanzler vollzogenen Drucksache, betreffend die Vorlage des am 16. Dezember 1878 in Berlin unterzeichneten Handelsvertrags zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn an den Bundesrath.) [1] „Seine Durchlaucht bittet, bei den ausführlicheren mündlichen Erläuterungen der einzelnen Vertragsbestimmungen auch darauf aufmerksam zu machen, daß die Differenzialtarife der Eisenbahnen, welche für Ausfuhrartikel bis zur Grenze billigere Frachtsätze nur für andere gewähren, in ihrer Wirkung Exportprämien gleichzuachten seien. Wenn bisher durch Differenzialtarife unsererseits die ausländische Produktion auch im Inlande in analoger Weise begünstigt werde, so sei doch zu hoffen, daß die Ueberzeugung von der Unrichtigkeit solcher Exportprämien mehr und mehr zum Durchbruch komme." [2]

---

[1]) Gemeint ist die Bundesraths-Drucksache Nr. 139, Session 1878/79. Die die Vorlage begleitende Denkschrift (Drucksache zu Nr. 139) erhielt die Schlußredaktion von der Hand des Fürsten Bismarck. Die Denkschrift ging am 12. Febr. 1879 mit dem Handelsvertrag auch dem Reichstag zu. Drucksache Nr. 8 der 4. Legislatur-Periode, II. Session 1879. Vgl. auch Urk. 155.

[2]) Diese Ueberzeugung theilte der Minister der öffentlichen Arbeiten **Maybach**. Derselbe bemerkte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Nov. 1879: „Was die Tarifpolitik angeht, so bekenne ich offen, daß ich auf dem Standpunkte stehe, daß die Eisenbahntarife nach den Bedürfnissen des Landes fixirt werden müssen, und wenn es sich darum handelt, ein Eisenbahn- oder ein Landesinteresse zurückzustellen, so bin ich geneigt, das Eisenbahninteresse zurückzustellen. Insbesondere kann ich nicht zulassen, daß ausländische Produkte beim Transport begünstigt werden. Eine solche Tarifpolitik ist nur eine Folge der Zersplitterung unseres Eisenbahnwesens; jede Eisenbahn hat nur die Bedürfnisse ihres Netzes im Auge, ohne sich darum zu kümmern, daß andere Gebiete dadurch geschädigt werden." Und in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Nov. 1879 erklärte der Minister Maybach es nicht für zulässig, „daß unsere Eisenbahnpolitik die durch Gesetz festgestellte Zollpolitik des Reichs durchkreuzt, und daß dies die Tendenz, welche durch die Differenzialtarife vielfach verfolgt wird, das ist eine bekannte Thatsache. Ich erinnere daran, daß im Jahre 1873 eine sehr ausführliche Enquete über die Differenzialtarife und die Mittel gegen ihren Mißbrauch beim Reiche stattgefunden hat. Die Enquete ist, wie so manche andere, resultatlos verlaufen; interessant ist mir aber gewesen, daß ein beredtes Mitglied der Enquete, das heute auch Mitglied dieses hohen Hauses ist, damals ausdrücklich den Ausspruch gethan hat: es sei ein Glück, daß man durch die Eisenbahntarife die Zolltarife neutralisiren könne." Vgl. auch die folgende Urkunde.

Digitized by Google

158.

3. Januar 1879, **Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend Mißbräuche in Bezug auf die Eisenbahntarife, die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens. Rechtlosigkeit der Bevölkerung demselben gegenüber. Vergleich mit den Posttarifen. Ausbeutung der Eisenbahntarife durch lokale Behörden, ohne gesetzliche Kontrole. Vergleichung dieses Zustandes mit den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben.** (Auszug).

„Euren Excellenzen danke ich für die Mittheilung vom 24. Dezember v. J., in deren Anlage[1]) ich einen dankenswerthen und bedeutungsvollen Schritt zur Beseitigung der Uebelstände erkenne, welche die bestehenden Eisenbahnverhältnisse für die einheimische Produktion haben.[2]) . . .

Zugleich würde ich es dankbar erkennen, wenn Eure Excellenzen mir Ihre Ansichten darüber mittheilen wollten, ob sich nicht in einem weiteren Stadium unserer Gesetzgebung dem zu bekämpfenden Uebelstande noch wirksamer entgegentreten läßt. Bei der Langsamkeit der praktischen Entwicklung des von dem Königlichen Staatsministerium seit länger als 3 Jahren beschlußmäßig anerkannten Prinzips der Verstaatlichung der Privateisenbahnen[3]) im Wege der Reichs- oder der Landesgesetzgebung, beabsichtige ich

---

[1]) Nach dem von den drei Ressortministern in ihrem gemeinschaftlichen Schreiben vom 24. Dezember 1878 enthaltenen Vorschlage sollten die in das Einführungsgesetz zu dem revidirten Zolltarif aufzunehmenden Eisenbahnbestimmungen wie folgt lauten: „Bei der Ein- oder Durchfuhr auf den deutschen Eisenbahnen dürfen ausländischen Erzeugnissen nicht günstigere Frachteinheitssätze oder Frachtbedingungen eingeräumt werden, als solche gleichartigen inländischen Erzeugnissen im Verkehr nach den nämlichen Bestimmungsorten auf derselben Bahnstrecke bei gleicher Länge des innerhalb des Reichsgebiets zurückgelegten Weges bewilligt sind. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn eine erhebliche Benachtheiligung der inländischen wirthschaftlichen Interessen nicht zu besorgen ist. Sie unterliegen der Genehmigung des Bundesraths. In dringenden Fällen ist das Reichs-Eisenbahn-Amt ermächtigt, die Genehmigung vorbehaltlich der nachträglichen Zustimmung des Bundesraths zu ertheilen. Wird die letztere versagt, so sind die Tarife binnen zwei Monaten nach Mittheilung des Bundesrathsbeschlusses wieder außer Geltung zu setzen."

[2]) Hier folgen in dem Schreiben zwei Fassungsänderungen des Fürsten Bismarck zu dem in der vorigen Note erwähnten Paragraphen, welche die Ressortminister ihrerseits als zweckmäßig anerkannten.

[3]) Vgl. Urkunde 140. Ueber die erneute Anregung dieser Frage vgl. Urkunde 163.

Digitized by Google

im Reiche die Frage anzuregen,[1]) ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen, unabhängig von dem intendirten Reichseisenbahngesetz, der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf. Wenn es in Preußen unmöglich ist, ohne Allerhöchste Ermächtigung eine Aenderung in geringem Wegegeld oder Brückenzoll-Erhebungen herbeizuführen, so steht damit die Rechtlosigkeit, in welcher die Bevölkerung sich gegenüber den sehr viel wichtigeren Eisenbahntarifen befindet, in einem auffälligen Widerspruch. Wenn strenge darauf gehalten wird, daß die Post ihre Tarife nur auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen regeln kann, wenn es für ein unabweisliches öffentliches Bedürfniß erkannt wurde, daß der letzte Rest von Privatposteinrichtung in Gestalt der Taxisschen Privilegien durch Expropriation beseitigt wurde, so ist es schwer erklärlich, wie der sehr viel größere und wichtigere Interessenkreis im Vergleich mit der Post, welcher von den Eisenbahntarifen abhängig ist, der Ausbeutung im Privatinteresse, durch lokale Behörden, ohne gesetzliche Kontrole für die Dauer überlassen werden konnte. Dabei hat der Postverkehr seine Konkurrenz und Kontrole durch jede Privatspedition, während die Eisenbahnen in bestimmten Bezirken den Verkehr monopolistisch beherrschen, jede Konkurrenz vermöge des staatlichen Privilegiums, auf dem sie beruhen, unmöglich ist, und da, wo zwei und mehrere Eisenbahnen konkurriren könnten, eine Verständigung zwischen ihnen in der Regel gefunden wird. Der Umstand, daß so große öffentliche Interessen wie das Eisenbahntransportwesen Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Kontrole zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des wirthschaftlichen Lebens der modernen Staaten seine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben. Wenn man nach denselben Modalitäten, wie die Eisenbahnen ein Verkehrsregal ausüben, die Erhebung der Klassen- und Einkommensteuer in einer Provinz oder die Erhebung der Grenzzölle auf bestimmten Abschnitten unserer Grenze, Privat-Aktiengesellschaften zur Ausbeutung überlassen würde, so wären dieselben doch immer durch die

[1]) Die Vergleichung des obenstehenden Textes mit dem in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 178 ff. abgedruckten Schreiben an den bayerischen Minister des Aeußeren ergiebt von hier ab eine gleichlautende Fassung. Die Presse hatte die Nachricht verbreitet, die gedachte Kundgebung sei an den Minister v. Pfretzschner in München gerichtet gewesen; dieselbe war aber in dieser Beziehung, wie sich jetzt zeigt, falsch unterrichtet.

Digitized by Google

Schranken gesetzlich feststehender Abgabensätze gebunden, während heute bei uns für die Eisenbahntarife die Bürgschaft gesetzlicher Regelung unserem Verkehrsleben fehlt. Diesen Erwägungen gegenüber glaube ich nicht umhin zu können, im Wege der Reichsgesetzgebung eine vorbereitende Prüfung der Frage zu veranlassen, ob und auf welchem Wege es thunlich sein wird, in Anknüpfung an die Bestimmung der Reichsverfassung eine gesetzliche und soweit es möglich ist, einheitliche Regelung des deutschen Tarifwesens herbeizuführen. Wenn es gelingt, dieses Ideal zu erreichen, so werden dann auch die Ausnahmetarife nur auf Grund der Gesetzgebung eingeführt oder beibehalten werden können.

Eure Excellenzen bitte ich um eine Aeußerung über diese Frage und eventuell um Ihren Beistand zur Erledigung derselben.“ [1])

159.

10. Januar 1879, **Friedrichsruh. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betr. die geschäftliche Behandlung der Zolltarifvorlage. Verbindung der Finanz- und der Schutzzollvorlage.** (Auszug.)

(Ausdruck der Ueberzeugung, daß es richtiger sei, sämmtliche Zoll- und Steuervorlagen gleichzeitig beim Reichstag einzubringen, statt zunächst die auf den Heidelberger Beschlüssen basirten Zölle in dem vorzulegenden Budget zu berücksichtigen.)

„Auch ich bin der Ansicht [2]), daß man eine als prinzipielle Reform auftretende, das gesammte Tarifwesen umfassende Vorlage im Reichstag leichter durchbringt und im Lande leichter verständlich macht, als einzelne Bruchstücke, welche die sogenannten Finanzartikel betreffen. Ich halte es auch nicht für taktisch richtig, die Befriedigung des Finanzbedürfnisses von der wirthschaftlichen Reform zu trennen.“ [3])

---

[1]) Die zu Eingang bezeichneten Ressortminister erklären sich damit einverstanden, daß eine Regelung des Eisenbahntarifwesens durch ein Reichsgesetz, unabhängig von dem beabsichtigten Reichseisenbahngesetz, erwünscht sei. Vgl. Urkunde 161. Die S. 299 Note 1 erwähnte Eisenbahnbestimmung findet in dem am 4. April 1879 dem Reichstag vorgelegten Gesetzentwurf, betr. den Zolltarif des Deutschen Reichs, keine Aufnahme, vermuthlich aus dem Grunde, weil die Regelung der Frage durch ein Spezialgesetz beabsichtigt war.

[2]) Vgl. zu dem Folgenden auch das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 160.

[3]) Im Verlaufe der Berathung der wirthschaftlichen Reform im Reichs-

Digitized by Google

160.

18. Januar 1879, Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betr. den Zug der Engländer in Länder mit vorzugsweise indirekter Besteuerungsform.

„Im Hinblick auf die freie Getreideeinfuhr in England und den Umstand, daß trotzdem viele Engländer der Billigkeit wegen in dem mit Zöllen reichlich versehenen Frankreich leben, möchte der Reichskanzler gern darüber unterrichtet sein, wie viel Zoll und Abgaben die landwirthschaftlichen Verzehrungsprodukte zu tragen haben, ehe sie zur Konsumtion solcher Engländer gelangen.

Der Reichskanzler möchte daher besitzen:

1. einen Auszug der landwirthschaftlichen Erzeugnisse aus dem französischen Zolltarif;
2. einige Octrois von größeren französischen Städten, abgesehen von Paris;
3. einige Octrois von solchen kleineren französischen Städten, in welchen sich hauptsächlich englische Kolonien gebildet haben, wie Boulogne, Calais, Pau, Cannes;
4. soweit thunlich eine Uebersicht über die Anzahl resp. den Prozentsatz der englischen Ansiedler in solchen Städten.

Der Reichskanzler würde dankbar sein, wenn Ew. Excellenz unsere Botschaft in Paris anweisen wollten, die Sachen derart zu beschleunigen, daß er vor Beginn der Reichstagsverhandlungen Kenntniß davon nehmen kann."[1])

161.

1. Februar 1879, **Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend die gesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens.** (Auszug.)

— — „Der prinzipielle Ausspruch, daß ausländisches Gut nicht theuerer gefahren werden darf, als deutsches,[2]) ist immerhin werthvoll. Aber Verwirklichung wird er doch nur finden, wenn derselbe durch Strafen und durch eine Behörde, welche diese verhängt, erzwungen werden kann.

tag wurde von den Gegnern der Vorlage der Antrag gestellt, die finanzpolitischen Punkte, getrennt von den zollpolitischen, einer besonderen Kommission zu überweisen. In richtiger Erkenntniß der hinter diesem Verlangen liegenden Absichten lehnte jedoch die volkswirthschaftliche Vereinigung diesen Antrag ab.

[1]) In den folgenden Aktenstücken wird die finanzielle Seite des Reformplans vom Jahre 1879 nicht weiter berührt. Man vgl. hierzu den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 5. März 1879 Nr. 10: „Der Reichshaushalt und die Finanzreform".

[2]) Eine Bestimmung dieser Art war für das Einführungsgesetz zu dem neuen Zolltarif des Deutschen Reichs beabsichtigt. Vgl. oben S. 299 Note 1.

Digitized by Google

Dazu werden wir, wie ich glaube, eines Reichsgesetzes bedürfen, welches die Tarife gesetzlich normirt und jede Abweichung von denselben unter Strafe stellt, eine zur Verhängung dieser Strafen kompetente Reichsbehörde einsetzt und jedem Verletzten das Klagerecht verleiht. Eure Excellenzen wollen mir gestatten, die Frage in der nächsten Woche in Berlin mündlich zu besprechen." [1])

162.

1. Februar 1879, Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betr. Vorbereitungen für die Tarifreform; Getreidepreise in Rußland. (Auszug.)

— — „Der Fürst bittet Ew. Excellenz eine Berichterstattung, wenn solche möglich, darüber veranlassen zu wollen, wie sich die Marktpreise auf den Hauptplätzen für Kornmarkt im inneren Rußland, Wilna, Kiew, Woronesch u. dgl. stellen, weil gerade diese Plätze bei dem nachtheiligen Einfluß unserer Differenzialtarife [2]) in erster Linie zur Geltung kommen. Es würde dem Reichskanzler angenehm sein, wenn dabei die Gewicht- und die Hohlmaaße gleich in die unserigen übersetzt und die Preise in dieser Richtung berechnet würden, da namentlich das russische Pfund sich mit dem Zollpfund nicht deckt, sondern leichter ist."

163.

7. Februar 1879. **Votum, betr. die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung.**

Der von dem Abgeordneten Dr. Lasker eingebrachte Abänderungsantrag zu dem Generalbericht der Budgetkommission über den Staatshaushalts-Etat für das Jahr 1879/80 (Nr. 249 der Drucksachen), [3]) ver-

[1]) Wegen der Verfolgung des Antrags auf reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens vgl. Urk. 164. — Nach Inhalt eines Schreibens des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow d. d. Friedrichsruh, 1. Febr. 1879 führte Fürst Bismarck den diesjährigen ungewöhnlichen Geldaufwand in St. Petersburg auf die 90 Millionen zurück, „welche den Russen vermöge der Differenzialtarife unserer Staatsbahnen aus den Taschen unserer Leute zugeflossen wären."

[2]) Vgl. oben S. 298.

[3]) An Stelle der Resolution III. 1. Seite 54 des Generalberichts, welche lautete: „1. vom Ankauf von Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen", beantragte Dr. Lasker zu erklären, daß unbeschadet der Frage, ob und in welcher Weise das Staatsbahnsystem über den bisherigen Umfang auszudehnen sei, 1) die derzeitige Finanzlage des Staates nicht gestattet, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens

Digitized by Google

anlaße ihn (den Fürsten Bismarck) zu erklären, er lege den größten Werth auf die Durchführung der Eisenbahnpolitik durch Erwerb der dominirenden Privateisenbahnlinien für den Staat[1]) und halte es für dringend erforderlich, dies dem Landtag gegenüber entschieden auszusprechen.

13. Febr. 1879. Der Handelsminister **Maybach** erklärt im Abgeordnetenhause, die Staatsregierung habe die Durchführung des Staatseisenbahnsystems in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes beschlossen und begründet seinerseits die Opportunität der Maßregel.[2])

mit Unternehmungen vorzugehen, bei welchen die Rentabilität nicht genügend gesichert ist; 2) es dringend erforderlich ist, die Ziele und Grundsätze der Eisenbahnpolitik seitens der Königlichen Staatsregierung klar darzulegen und eine Verständigung über dieselben zwischen der Staatsregierung und dem Landtag herbeizuführen. — Man vgl. hierzu den Artikel der Prov.-Korresp. vom 12. Febr. 1879 Nr. 7 „Die Staatseisenbahnen und das Finanzinteresse".

[1]) Vgl. oben S. 299.

[2]) Bei Besprechung der in der vorhergehenden Note erwähnten Resolution bemerkte der Minister Maybach: „Es ist wiederholt die Aufforderung an mich gerichtet, mit einem Programm hervorzutreten, mit einer Denkschrift, wie ich mir das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnverwaltung in Zukunft geordnet denke. Indessen, was sind Programme? Wollen Sie ein Programm mit meinem Namen verbinden, so kann das allerdings insofern geschehen, als ich, so lange ich in der Eisenbahnverwaltung thätig bin — und das ist ein Vierteljahrhundert — niemals den Gedanken verleugnet habe, weil ich ihn eben aus der praktischen Anschauung als richtig erkannt habe, daß das, was man gewöhnlich unter Staatseisenbahnsystem versteht, für einen Staat wie Preußen das Richtige sei. Indessen die Modalitäten der Ausführung, das Tempo, der Umfang der Maßregeln, welche zur Ausführung dieses Gedankens zu ergreifen sind, werden sich, wie es bei praktischen Leuten natürlich nicht anders sein kann, nach Zeit und Umständen richten, und dabei wird ganz gewiß in erster Reihe mit die Finanzlage des Staats in Erwägung kommen. Ich bringe den Passus der letzten Thronrede in Erinnerung, welcher lautet: Im Interesse der Landeswohlfahrt erweist sich eine kräftigere Zusammenfassung und Ordnung des Eisenbahnwesens, sowie die Ergänzung des vaterländischen Eisenbahnnetzes in verschiedenen Theilen des Staats als unerläßlich. Sofern, wie gehofft wird, die behufs demnächstiger Ueberführung wichtiger Aktien-Eisenbahn-Unternehmungen in die Hände des Staats und für den Bau einiger besonders dringlicher Eisenbahnlinien eingeleiteten Vorarbeiten bei Zeiten zum Abschluß gelangen, wird Ihnen eine desfallsige Vorlage zugehen. Die Staatsregierung hat mit jenem Satz aussprechen wollen, und sie wiederholt es durch meinen Mund, und zwar in einem Beschluß, den das Staatsministerium gefaßt hat, daß sie die Durchführung des Staatseisenbahnsystems sich zur Aufgabe stellen will in demjenigen Umfange, welcher in jener Vorlage von 1876 bezeichnet worden ist, d. h. in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes. Die Budgetkommission schlägt Ihnen nun vor, Sie sollen in den verschiedenen Resolutionen die Regierung auffordern, unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen vom Erwerb von Vollbahnen abzusehen. Ich muß gestehen, daß dieser Antrag für den Handelsminister in gewisser Beziehung etwas Anmuthendes hat; er verheißt ihm eine gewisse Ruhe

Digitized by Google

164.

15. Februar 1879. **Schreiben an die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg, betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens. Versuch einer vorbereitenden Verständigung über die geschäftliche Behandlung des Antrags und die Grundlagen des künftigen Gütertarifgesetzes.**

„Wie dem Ministerium bekannt, habe ich unterm 7. d. M. bei dem Bundesrath den Antrag gestellt,[1]) die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen beschließen, und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuß berufen zu wollen, welcher aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrath näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte.

Die Beschlußnahme über diesen Antrag im Bundesrath dürfte wesentlich erleichtert werden, wenn während der amtlichen Einleitung zu derselben diejenigen Bundesregierungen, welche eigene Staatsbahnen verwalten, behufs einer freien Verständigung über ihre Interessen in Verhandlung treten wollten.

---

in den nächsten Jahren, und bei der Ueberlastung der jetzigen Zeit könnte ich mir ja schon diese Ruhe gefallen lassen. Allein Ruhe auf diesem Gebiet ist Rückschritt: ich kann deshalb auf eine solche Ruhe nicht eingehen. Wir bedürfen billiger und gut eingerichteter Transportwege, und da gerade kann die Erweiterung des Staatseisenbahnsystems ganz außerordentlich nützliche Dienste leisten. Will die Majorität dieses Hauses, die 1876 der Regierung auf dem betretenen Wege ihren Beifall gewährt hat, dazu übergehen, jetzt eine Schwenkung vorzunehmen, die Regierung macht sie nicht mit. Für mich selbst würde immer der Gedanke werthvoll sein, wenn ich nicht unterstützt werde durch die Zustimmung, sei es dieses hohen Hauses, sei es des folgenden, an welches die betreffenden Vorlagen gelangen, daß ich wenigstens das Gute erstrebt habe, daß ich mir bewußt bin, was ich will, und daß ich mich schließlich mit dem Worte werde trösten müssen: in magnis voluisse sat est. (In großen Dingen hat auch entschiedenes Wollen seinen Werth.)" Das Abgeordnetenhaus lehnte den Antrag der Budgetkommission ab. Vgl. Urk. 168.

[1]) Derselbe findet sich abgedruckt in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth", Bd. I S. 185—203. Wegen der Vorgänge vgl. die Urkunden 158 und 161 sowie die Provinzial-Korrespondenz vom 20. Februar 1879 „Die Eisenbahntarife und die wirthschaftlichen Interessen" und vom 26. März 1879 „Zur Frage der Eisenbahntarife".

Digitized by Google

Wie es vor mehr als 20 Jahren gelungen ist, im Wege der Vereinbarung zwischen den Postverwaltungen der deutschen Staaten einen befriedigenden Abschluß der Reformen auf dem Gebiete des Posttarifwesens herbeizuführen, so wird es, meiner Ansicht nach, den vereinten Bemühungen der betheiligten deutschen Regierungen auch möglich sein, über die Lösung der für das wirthschaftliche Wohl der Nation noch wichtigeren Aufgabe einer einheitlichen gesetzlichen Regelung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen zu einer Verständigung zu gelangen.[1]) Jedenfalls möchte ich den Versuch nicht unterlassen, bevor der Gegenstand in den Formen der regelmäßigen Geschäftsbehandlung bei dem Bundesrath und event. bei dem Reichstag zur Verhandlung kommt, eine vorbereitende Verständigung sowohl über die Behandlung des Antrags selbst, als auch über die Grundlagen des künftigen Tarifgesetzes zwischen den Bundesregierungen, welche durch den Besitz von Staatsbahnen zunächst betheiligt sind, herbeizuführen.

Das Ministerium beehre ich mich deshalb zu ersuchen, Sich mit diesem Verfahren einverstanden erklären und entweder einen der dortseitigen Bevollmächtigten zum Bundesrath mit entsprechendem Auftrage versehen, oder einen für den genannten Zweck hierher zu entsendenden besonderen Vertreter namhaft machen zu wollen. Ueber Zeit und Ort der Berathung würde ich dem dortseitigen Herrn Vertreter eine direkte Mittheilung demnächst zugehen lassen."

1. März 1879. Der Reichskanzler läßt mittelst Schreibens des Geheimen Regierungsraths Tiedemann den Geheimen Ober-Regierungsrath Körte ersuchen, die Konferenz zur Vorberathung eines Eisenbahntarifgesetzes baldmöglichst berufen, und den Vorsitz in derselben übernehmen zu wollen.[2])

---

[1]) Wird die Frage dereinst wieder einmal von der Gesetzgebung aufgenommen, so werden die Motive sich u. A. auch auf die Eisenbahnverstaatlichungsvorlage stützen können, welche der Minister Maybach dem preußischen Abgeordnetenhause unterm 29. Oktober 1879 zugehen ließ (Drucksache Nr. 5, 14. Legisl.-Periode, I. Session 1879/80).

[2]) Der Versuch des Reichskanzlers, ein Eisenbahntarifgesetz zu Stande zu bringen, scheiterte. Vgl. hierüber „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 208, 209, 210 und 211 Note*). Auf die Aussichtlosigkeit des ernsten und wohlmotivirten Schrittes scheint man in den Kreisen der Regierung nicht vorbereitet gewesen zu sein. Hoffte doch die Prov.-Korresp. v. 18. Juni 1879 Nr. 25, der Gesetzentwurf über das Gütertarifwesen werde noch dem versammelten Reichstag vorgelegt werden können. — Für Preußen lag in dem Fallenlassen der reichsgesetzlichen Regelung der Frage ein Anlaß mehr, die Mißstände wenigstens

Digitized by Google

165.

14. März 1879. Aktenaufzeichnung des Staatsministers Hofmann, betreffend die Küstenschiffahrt (Cabotage). Erinnerung gegen die Einführung des Prinzips der Reziprozität in diese Gesetzgebung.

Der Reichskanzler habe sich gegen den Vorschlag ausgesprochen, „daß in dem zu erlassenden Reichsgesetz über die Zulassung fremder Schiffe zur Küstenfrachtfahrt von dem Grundsatz der Reziprozität ausgegangen werde, weil man hierdurch den Kaiser in dem Abschlusse von Verträgen vinkulire. Es könne der Fall vorkommen, daß es im deutschen Interesse liege, einem Staat, der unsere Schiffe nicht zur Küstenfrachtfahrt zuläßt, diese Zulassung dennoch an der deutschen Küste gegen andere — werthvollere — Zugeständnisse im Vertragswege zu gewähren. Umgekehrt könne es uns auch erwünscht sein, einem Staat diese Zulassung zu verweigern, obgleich er den deutschen Schiffen kein Hinderniß bezüglich der Frachtfahrt an seinen Küsten bereite. Die Zulassung fremder Schiffe zur Küstenfrachtfahrt wäre in dem Gesetze davon abhängig zu machen, daß sie in einem von dem Kaiser mit Zustimmung des Bundesraths abgeschlossenen Vertrage zugestanden ist oder zugestanden wird."[1])

166.

20. März 1879. **Schreiben an den Kriegsminister von Kameke, betreffend die Verwendung amerikanischen Holzes im Ressort der**

---

im eigenen Hause zu beseitigen. Als das wirksamste Mittel erschien die Verstaatlichung der hauptsächlichsten Privatbahnen. In dieser Beziehung bemerkten die Motive der in der vorhergehenden Note erwähnten Abgeordnetenhaus-Drucksache: „Mag die Aufgabe des Staates sich auf die negative Funktion der Ausschließung willkürlicher, das wirthschaftliche Leben beeinträchtigender Tarifmaßregeln beschränken oder aber die gesetzliche Feststellung einer positiven gleichmäßigen Norm für die Tarifstellung sich als unerläßlich erweisen, in jedem Falle erfordert die pflichtmäßige Wahrung der öffentlichen Interessen, welche der staatlichen Fürsorge anvertraut sind, eine Beschränkung der freien Verwaltungsbefugniß von so tief eingreifender und weit tragender Bedeutung, daß sie mit der Selbstständigkeit des Privatbetriebs der Eisenbahnen kaum noch vereinbar erscheint".

[1]) Die Direktive des Reichskanzlers ist in dem umgearbeiteten Gesetzentwurf berücksichtigt. Vgl. den dem Reichstag unterm 5. April 1880 vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Küstenfrachtfahrt. Der Entwurf bleibt in dieser Session unerledigt. Der Kanzler bestimmt Anfangs Dezember, daß der Gesetzentwurf dem nächsten Reichstag von Neuem vorgelegt werde. Vgl. das Schreiben des Fürsten Bismarck an den Reichstag vom 26. Februar 1881 (Druck. Nr. 29, 4. Legislatur-Periode, IV. Session 1881) und das Gesetz vom 22. Mai 1881, R.G.Bl. S. 97.

Digitized by Google

Heeresverwaltung. Die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen. Nachtheile bei Bauten mit amerikanischen Hölzern. (Auszug.)

— — „Für die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen[1]) spricht in unseren alten Gebäuden eine mehrhundertjährige Erfahrung; — ich erinnere an das 600 Jahre alte Holzwerk der hiesigen Nikolaikirche und an die vor Augen liegenden Dachverbände so vieler mehrere hundert Jahr alter Kirchen und Häuser im Lande — die Dauerhaftigkeit des amerikanischen Holzes dagegen bedarf noch des Beweises, denn die kurze Zeit, in welcher es im Gebrauche ist, hat unmöglich ausreichende Gelegenheit zur Beobachtung geben können. Es ist mir nicht unwahrscheinlich, daß gerade der große Harzreichthum des amerikanischen Holzes seine Brauchbarkeit für Hoch- und Trockenbauten vermindert, weil durch das Ausschwitzen des Harzes der Anstrich beschädigt wird. Daß unser Eichenholz sich wirft, wenn es ausgetrocknet und sonst in gesundem Zustande zur Verwendung kommt, ist bei Privatbauten von mir niemals wahrgenommen worden, noch weniger bei Schiffbauten. Für Bauten, welche aus den Reichsfinanzen[2]) zu bestreiten sind, halte ich es für bedenklich, das erfahrungsmäßig doch nur seit wenig Jahren erprobte amerikanische pitch-pine, yellow-pine und cypress-Holz zu verwenden und insbesondere, ihm prinzipiell vor den deutschen Kiefern und Eichen den Vorzug zu geben.

Wenn in dem Schreiben Ew. Excellenz ausgeführt ist, daß es sich im vorliegenden Falle nur um ein kleines Objekt handle, so erlaube ich mir darauf aufmerksam zu machen, daß für den Schaden, welcher der deutschen Holzproduktion durch die amtlichen Ausschreibungen für Militär-

[1]) Das Seitenstück zu dem obenstehenden Schreiben bildet die Reichstagsrede des Kanzlers vom 27. Mai 1879. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 252 ff.

[2]) Man ist geneigt, bei den Holzzöllen nur an bessere Holzpreise der Privaten zu denken; demgegenüber mag an folgende Stelle aus den Motiven der Zollvorlage erinnert werden: „Der Umstand, daß ein ansehnlicher Theil der deutschen Forsten im Staatsbesitze sich befindet, ist für die volkswirthschaftliche und finanzielle Würdigung der Holzzölle von wesentlicher Bedeutung. Die dauernde Verminderung der Rente aus den Staatsforsten muß zur Erhöhung der Steuerlast in den einzelnen Staaten führen. Die zweifelhafte Ersparung, welche für die Holzkonsumenten von der Nichteinführung eines Holzzolls erwartet wird, müßte durch die finanzielle Schädigung der Steuerzahler aus Anlaß der dauernden Abminderung der Rente aus den Staatsforsten weitaus überboten werden." Umsomehr mußte es befremden, daß der Kanzler bei der Zolltarifreform bezüglich dieser Position von direkt betheiligten Regierungen (z. B. der bayerischen) so wenig Unterstützung fand.

Digitized by Google

bauten erwächst, nicht blos die Quantität des verwendeten amerikanischen Holzes, sondern mehr noch das den übrigen Konsumenten damit gegebene Beispiel in Betracht kommt.

Die Thatsache, daß das in so hohem Ansehen stehende Urtheil der Heeresverwaltung das fremde Holz für besser erklärt, wie das einheimische, muß in der öffentlichen Meinung das letztere in demselben Maße herabsetzen, wie es das erstere hebt, und damit zu einer Verschiebung der Absatzverhältnisse führen, deren bedauerliche Wirkung der steuerpflichtige Inländer trägt." [1])

167.

29. März 1879. **Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend eine anderweitige Ausprägung von Goldmünzen. Empfehlung einer bedeutenderen Prägung einfacher Kronen an Stelle der Doppelkronen. Einstellung fernerweiter Prägung der halben Goldkronen. Ausgabe einer größeren Zahl silberner Fünfmarkstücke.**

„Nach der dem Reichstag vorgelegten Denkschrift über die Ausfüh-

[1]) In der Begründung der Zollvorlage, welche angemessene Zölle für Bau- und Nutzholz vorschlug, war ausgeführt, daß die deutsche Forstwirthschaft darniederliege, während unter dem System der Zollfreiheit des Holzes die Zufuhr fremden Holzes ganz außerordentlich zugenommen habe. „Es genügt in dieser Beziehung, darauf hinzuweisen, wie ungarische und galizische Hölzer bis nach Westfalen und an den Rhein, schwedische, und zwar nicht selten vollständig vorgezimmert, bis in das Herz von Deutschland vorgedrungen sind."

Am 28. März 1879 theilte der Reichskanzler den von der Kommission zur Revision des Zolltarifs ihm vorgelegten Gesetzentwurf, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, den einzelnen Bundesregierungen sowie ihren Vertretern im Bundesrath mit. Treffliche Orientirungen über den Gang der weiteren parlamentarischen Verhandlungen in Betreff des Zolltarifs finden sich in der Provinzial-Korrespondenz vom 9., 29. und 30. April 1879 Nr. 15, 17 und 18 („Die Aussichten der Finanz- und Zollreform"), 16. April 1879 Nr. 16 („Die Zollreform"), 23. April 1879 Nr. 17 („Die Getreidezölle, die Landwirthschaft und die Lebensmittelpreise"), 8. Mai 1879 Nr. 19 („Das Bedürfniß und die Ziele der Wirthschaftsreform" und „Die Wirthschaftsreform vor dem Reichstag"), 19. Mai 1879 Nr. 20 („Der alte Zollverein und der neue Tarif", „Die erste Lesung der Zollvorlagen", und „Die Stellung der deutschen Einzelregierungen zur Zoll- und Finanzreform"), 21. Mai 1879 Nr. 21 („Die Eisenzölle im Reichstag", „Aus der Berathung über die Eisenzölle" und „Zur vorläufigen Erhebung neuer Zölle, Zollsperre"), 28. Mai 1879 Nr. 22 („Die Getreidezölle, die Getreidepreise und die Landwirthschaft"), 5. Juni 1879 Nr. 23 („Ein thatsächlicher Schritt in der Zollreform"), 18. Juni 1879 Nr. 25 („Die Wirthschaftsreform und die Parteien") und 2. Juli 1879 Nr. 27 („Die Verhandlungen über die Zoll- und Finanzreform").

Digitized by Google

rung der Münzgesetzgebung[1]) sind bis zum 28. Dezember v. J. in den deutschen Münzstätten an Goldmünzen geprägt worden 1 244 824 580 ℳ in Doppelkronen, 399 904 660 ℳ in Kronen und 27 969 845 ℳ in halben Kronen. Unsere Goldmünzen bestehen sonach nahezu aus $^3/_4$ in Doppelkronen und nur $^1/_4$ in Kronen und halben Kronen.

Nach eigenen Wahrnehmungen und aus den Mittheilungen, welche mir aus dem Lande zugehen, sind die Doppelkronen für die meisten Zwecke des täglichen Lebens ungeeignet. Die vorwiegende Ausprägung derselben ist deshalb für die Mehrheit der Bevölkerung, welche nicht mit großen Summen zu verkehren hat, ein Nachtheil. Ich wünsche, daß sie in Zukunft zurückgestellt[2]), die Ausprägung der einfachen Kronen dagegen gefördert werde und ersuche Ew. Excellenz um Vorlegung einer Anordnung in diesem Sinne. Zugleich erscheint es mir nothwendig, die Prägung der im Verkehr unbrauchbaren halben Goldkronen ganz einzustellen.[3]) Ich würde für einen Vortrag darüber dankbar sein, ob und mit welchen Kosten es thunlich ist, die im Umlauf befindlichen halben Kronen aus dem Verkehr zurückzuziehen und statt derselben silberne Fünfmarkstücke auszugeben, soweit das Münzgesetz der vermehrten Ausprägung von Silbermünzen nicht entgegensteht.[4]) In dieser Beziehung bemerke ich, daß der bisherige Stand der Ausprägung nur einer Bevölkerung von 38 549 000 ungefähr entspricht, also hinter der nach der heut vorhandenen Bevölkerung statthaften Ziffer um 35 bis 40 Millionen Mark zurückbleibt."

6. April 1879. Eine Reichssteuer auf das Leuchtgas[5]) schien dem Fürsten Bismarck nach Inhalt eines an den Finanzminister Hobrecht gerichteten Schreibens

---

[1]) Gemeint ist die Drucksache Nr. 20 der 4. Legisl.-Periode, II. Session 1879.

[2]) Seit dem 29. Dezember 1878 hat eine Ausprägung von Doppelkronen für Reichsrechnung (mit Ausnahme der Umprägung von eingezogenen, nicht mehr umlaufsfähigen Stücken im Betrage von 684 510 ℳ) nicht stattgefunden.

[3]) Eine Ausprägung von halben Kronen hat seit jener Zeit nicht mehr stattgefunden.

[4]) Die halben Kronen werden von der Reichsbank angesammelt und nicht wieder verausgabt. An silbernen Fünfmarkstücken ist in der Zeit vom Juli 1888 bis Februar 1889 der Betrag von 2 451 100 ℳ ausgeprägt worden. Die Ausprägung von Kronen vom Jahre 1879 ab bis Ende Mai 1889 erreichte den Betrag von 75 456 200 ℳ.

[5]) Wie aus Urk. 137 bekannt, hatte der Reichskanzler im Winter 1877 auch dieses Steuerobjekt in den Kreis seiner Erwägungen gezogen. Wegen der früheren Erwähnung dieses Steuerobjekts vgl. S. 119 Note 2.

Digitized by Google

nicht opportun, weil die Gasbereitung mehr als eine Angelegenheit von lokaler Bedeutung sich darstellt, und deren Besteuerung jedenfalls zur Zeit besser den Gemeinden zu überlassen als vom Reichstag ins Werk zu setzen sei.

19. Mai 1879. Die Frage des Anschlusses von Bremen und Hamburg an das deutsche Zoll- und Handelsgebiet soll den Senaten beider Städte gemäß einer Note des Staatssekretärs von Bülow an den Gesandten von Wentzel in Hamburg nahe gelegt werden. Sogleich von Haus aus hatte der gedachte Gesandte den Auftrag, nur in dem Sinne sich auszusprechen, „daß der Reichskanzler auf dem Boden der Verfassung steht und diese allein als maßgebend betrachtet." (Erlaß des Staatssekretärs von Bülow an Herrn von Wentzel vom 16. Juni 1879.)[1])

168.

14. Juli 1879. Votum, betreffend die Aufgaben der nächsten Landtags-Session.

Für den nächsten Landtag stehe für ihn (den Ministerpräsidenten) allen andern Fragen voran die Angelegenheit wegen Verstaatlichung des Eisenbahnwesens. Er möchte wegen deren Erledigung den Landtag möglichst früh berufen sehen.[2])

September 1879, Wien. Mit Bezug auf die von österreichischer Seite an den Reichskanzler ergangenen Anfragen über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses zwischen Deutschland und Oesterreich[3]) lehnt derselbe jede Konzession unter unserem jetzigen Tarif ab und erklärt dem Baron Haymerle nur, er (Bismarck) würde bereit sein, „einige unserer jetzigen Tarifsätze im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn festzulegen, so daß sie diesem Reiche gegenüber keine Erhöhung erfahren könnten, wenn österreichischerseits entsprechende Gefälligkeiten und Gegenkonzessionen gewährt würden."[4])

3. Oktober 1879. Fürst Bismarck giebt bei Gelegenheit einer Unterredung mit dem Unterstaatssekretär Scholz über die nächsten legislatorischen Aufgaben

---

[1]) Wegen der weiteren Entwickelung vgl. Urk. 176.

[2]) Wegen Ausführung dieses Programms vgl. unten 29. Oktober 1879.

[3]) Einige Zeitungsnachrichten über die Wiener Verhandlungen konnten bereits in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 268 gebracht werden. Hier liegt der volle Sachverhalt vor. Anscheinend hatte der Reichskanzler in der Folge ein Interesse daran, die Thatsachen vor Verdunkelung zu schützen.

[4]) Auszug aus einem Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Grafen Limburg-Stirum d. d. Friedrichsruh, 5. November 1880. Wegen der ferneren Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses gegenüber Oesterreich vgl. Urkunde 171.

Digitized by Google

des Reichsschatzamts seine Willensmeinung dahin zu erkennen, daß das Gesetzesprojekt einer sogen. Börsensteuer[1]) mit der Tendenz, die Bewegung der Kapitalien thunlichst ebenso zu besteuern, wie die der Grundstücke, mit der Ausdehnung auf eine ergiebige Quittungssteuer und mit dem Ziele eines viel höheren Ertrags als etwa nur 5½ Millionen Mark unverweilt weiter zu verfolgen sei.[2])

7. Oktober 1879. In einer Fortsetzung der erwähnten Unterredung empfiehlt der Reichskanzler dem Unterstaatssekretär Scholz ergänzend noch zu besonderer Erwägung und Beachtung, daß es im nationalen Interesse liege und zugleich gerecht und billig sei, die ausländischen Werthpapiere bei der Börsensteuer in dem an sich überhaupt möglichen höchsten Maße zur Steuer heranzuziehen.[3])

169.

7. Oktober 1879. Aktenaufzeichnung des Unterstaatssekretärs Scholz, betreffend das Projekt einer Inseratensteuer. Rechtfertigung einer solchen. Vorbereitende Maßregeln zu ihrer Einführung.

„Fürst Bismarck empfiehlt, dem Projekt einer Inseratensteuer unverweilt näher zu treten und einen bezüglichen Gesetzentwurf ausarbeiten zu lassen, der schon in der nächsten Session des Reichstags vorgelegt werden könnte. Die entgegenstehende Bestimmung des Preßgesetzes von 1874,[4]) welche aus einer Zeit stamme, wo die konservative Partei der Regierung ihre Unterstützung entzogen hatte und wo es galt, anderweite Bindemittel für das Ganze zu finden, habe jetzt keine Berechtigung mehr, sie müsse ausdrücklich aufgehoben, und so der Weg für eine recht ergiebige, Niemanden verletzende und nach allen Seiten hin nützliche Steuer frei gemacht werden. Die Presse werde man freilich gegen sich haben, allein das dürfe nicht abhalten. Wenn erst ein die thatsächlichen Verhältnisse auch in den extravaganteren Erscheinungen berücksichtigender Entwurf vorliegen werde, werde man die Sache besser übersehen und mit den

[1]) Alle früheren Versuche einer Besteuerung des mobilen Kapitals (vgl. oben S. 119 Note 1 u. S. 128) waren unter der bisherigen parlamentarischen Konstellation gescheitert. Die Börse wußte lange Zeit mit Glück die Annahme zu verbreiten, daß eine Besteuerung der Börsengeschäfte auch das legitime Geschäft von Berlin in das Ausland vertreiben werde; die Erfahrungen haben die vollständige Unbegründetheit dieses Satzes klar gemacht.

[2]) Aktenvermerk des Unterstaatssekretärs Scholz v. 8. Oktober 1879.

[3]) Ueber die weitere Entwickelung der hier ausgesprochenen legislatorischen Gedanken vgl. Urkunde 175.

[4]) Die in Bezug genommene Bestimmung in §. 30 des Preßgesetzes vom 7. Mai 1874 (R.G.Bl. S. 65) lautet: „Vorbehaltlich der auf den Landesgesetzen beruhenden allgemeinen Gewerbesteuer findet eine besondere Besteuerung der Presse und der einzelnen Preßerzeugnisse (Zeitungs- und Kalenderstempel, Abgaben von Inseraten ꝛc.) nicht statt.

Digitized by Google

hauptsächlich in Betracht kommenden Bundesregierungen eine allen weiteren Schritten voraufgehende Verständigung suchen können.“[1])

170.

11. Oktober 1879, **Varzin. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betr. die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens. Mißstände auf dem Gebiet des Hagelversicherungswesens. Machinationen vereinzelter Assekuranzen beim Eintritt eines Hagelschadens. Schutz der Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Versicherungsgesellschaften.**

„Nach den Zeitungen[2]) ist von mir, oder wie ich vermuthe, vom Reichskanzler-Amt, die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens angeregt worden. Ich bitte zunächst über die Thatsache um Bericht. Wenn es die Absicht ist, legislative Maßregeln auf diesem Gebiete zu beantragen, was ich in Bezug auf den mir persönlich bekannten Theil des Versicherungswesens für nützlich halte, so wünsche ich, daß bei dieser Gelegenheit die Aufmerksamkeit der verbündeten Regierungen auf das rechtswidrige Treiben eines Theiles der Hagel-Assekuranzen gelenkt werde. Ich habe Gelegenheit gehabt, mich zu überzeugen, daß die Hagel-Assekuranzen von bestimmten Grundstücken bei unverändert gleichartiger Behandlung und Bestellung zwanzig Jahre hindurch und länger die Versicherungssätze von bestimmten veranschlagten Beträgen erhoben, und wenn im 21. Jahre der Hagelschaden wirklich eintritt, bestreiten, daß das Ertragsquantum, für welches sie jahrelang die Beiträge erhoben haben, auf diesen Grundstücken überhaupt hätte wachsen können. Es erfolgen dann Einschätzungen des angeblich zu vermuthenden Ertrags durch Sachverständige, welche in Beziehung zu den Gesellschaften stehen, und dementsprechende Reduktionen der Zahlung. Dieses

[1]) Ein desfallsiger Gesetzentwurf wird demnächst im Reichsschatzamt aufgestellt, gelangt indessen nicht an den Bundesrath.

[2]) Gemeint ist das von dem Unterstaatssekretär Eck gezeichnete, im Reichsanzeiger veröffentlichte Rundschreiben an die Bundesregierungen vom 4. August 1879. Dieses Rundschreiben ist auf einen mündlichen Vortrag des Staatsministers Hofmann bei dem Reichskanzler zurückzuführen, in Folge dessen derselbe dahin Bestimmung traf, daß sämmtliche Bundesregierungen um eine Aeußerung über die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens ersucht werden sollten und daß den zur Erörterung zu bringenden Fragen die Frage des Bedürfnisses einer solchen Regelung voranzustellen sei.

Digitized by Google

Verfahren gründet sich der Regel nach auf irgend welche, mehr oder weniger Spielraum lassende Satzungen der Statuten. Solchen Besitzern gegenüber, welche amtlichen Einfluß oder gute Advokaten haben, beweisen sich die Gesellschaften nachgiebig. Dem bäuerlichen Besitzer aber wird sein Anrecht auf Grund willkürlicher Auslegung der Statuten verkümmert.

Wenn nun die Vorsicht gegen Ueberversicherung gegen alle solche Unfälle, welche durch menschliche Willkür herbeigeführt werden können, wie Feuerschäden, gewiß gerechtfertigt ist, so erscheint bei allen Versicherungen gegen Schaden durch höhere Gewalt, bei welchen in der Regel die versichernde Gesellschaft gewinnbringende Geschäfte macht, der Schutz des Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten in höherem Maße angezeigt, als es bisher erfahrungsmäßig stattfindet.

Ew. Excellenz ersuche ich, wenn überhaupt das Eintreten der Gesetzgebung auf dieses Gebiet von Ihnen angestrebt wird, die Frage ins Auge fassen zu wollen, ob und welcher Schutz dem Versicherten gegen Gesellschaftsstatuten der vorbezeichneten Art gewährt werden kann.

Ew. Excellenz Rückäußerung hierüber sehe ich entgegen."[1])

29. Oktober 1879. Der Minister der öffentlichen Arbeiten **Maybach** legt dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betr. die Verstaatlichung

1. der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft,
2. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft,
3. der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft und
4. der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft,

d. h. derjenigen Eisenbahnunternehmungen vor, deren Linien besonders geeignet erschienen, die Lücken des Staatseisenbahnnetzes zu ergänzen und eine rationelle Verkehrs- und Betriebsleitung zu ermöglichen. Bei der Wahl der Linien war vorzugsweise Gewicht darauf gelegt, daß die Mittelpunkte der wichtigeren Verkehrsgebiete — die Hauptsitze des Handels und der Industrie — durch Staatsbahnlinien verbunden werden, welche vermöge ihrer Lage und Leistungsfähigkeit dem Staate einen bestimmenden Einfluß auf die Verkehrsleitung sichern.[2])

---

[1]) Der Staatsminister Hofmann stellt eine Erwägung der Frage, wie den Mißständen in Bezug auf die Hagelversicherung abgeholfen werden könne, in Aussicht (Bericht vom 13. Oktober 1879). Die weitere Verfolgung des Vorgehens gegen die Mißstände des Versicherungswesens bleibt dem zweiten Theile des Werkes vorbehalten.

[2]) Dem Gesetzentwurf war eine wahrhaft klassische Begründung beigegeben, welche mit der größten Schärfe und Klarheit des Gedankengangs und durch die sorgfältigste Verarbeitung und Vollständigkeit des Materials die Nothwendigkeit der Konsolidation des Staatsbahnsystems bewies. Die Vertheidigung der

Digitized by Google

Durch die Annahme der Vorlage (Gesetz vom 20. Dezember 1879, preuß. Ges.-Samml. S. 635) ist zur Konsolidation des preußischen Staatsbahnnetzes der entscheidende Schritt gethan.[1])

171.

19. November 1879, **Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend Gedanken über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses mit Oesterreich. Die Nichterhöhung der deutschen Zollsätze und die Freiheit des Transits. Konzessionen gegenüber Oesterreich-Ungarn. Begünstigungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens. Die öffentliche Meinung und die Bestrebungen zum Schutze der deutschen Arbeit. Die Chancen eines Handelsvertrags mit Oesterreich. Einführung von Kampfzöllen.**

„Es wird für uns nicht thunlich sein, nach irgend einer Seite hin den noch nicht vollständig in Kraft getretenen neuen Tarif schon jetzt zu Gunsten Oesterreich-Ungarns[2]) herunterzusetzen. Für das Allerbedenklichste auf diesem Gebiet halte ich die Schwankungen.

Riesenvorlage lag in den Händen des Ministers der öffentlichen Arbeiten **Maybach**, welcher bereits bei der ersten Berathung des Staatshaushalts im Abgeordnetenhause am 8. November die Bedürfnißfrage beleuchtete. „Die Idee der Privatbahnen ist aus England importirt, sie paßt für Preußen nicht; Preußen muß Staatsbahnen haben. . . . Es handelt sich darum, die Eisenbahnen zurückzuführen in den Dienst des Landes aus der Hand der Spekulation, sie nutzbar zu machen für die Vertheidigung des Landes und die Hebung des Wohlstandes." Nach allen Richtungen ausgeführt findet sich dieser Gedanke in der Rede des Ministers Maybach bei der ersten Berathung des Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhause am 11. November 1879.

[1]) Die Provinzial-Korrespondenz vom 23. Dezember 1879 Nr. 52 bemerkte zum Abschluß der Eisenbahnvorlage in beiden Häusern des Landtags: „Damit vollzieht sich eine der größten Maßregeln auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und der Staatsverwaltung seit Preußen seine jetzige Verfassung besitzt, eine Maßregel, welche Kraft, Gedeihen und Sicherheit des preußischen Staates und damit des gesammten deutschen Volkes in hohem Maße zu fördern geeignet ist." Wegen ergänzender Maßregeln vgl. unten 15. Januar 1880.

[2]) Der Handelsvertrag zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 16. Dezember 1878, dessen Wirksamkeit mit dem 1. Januar 1879 begann, war auf die Dauer eines Jahres, mithin für die Zeit bis zum 31. Dezember 1879 abgeschlossen. Mit dem Näherrücken dieses Zeitpunktes trat an beide vertragschließende Theile die Frage heran, wie sich die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern in Zukunft gestalten sollten. Hierüber fanden auf Antrag der österreichisch-ungarischen Regierung kommissarische Verhandlungen im Laufe des Monat November 1879 in Berlin statt. Sie bezogen sich sowohl auf die Frage

Digitized by Google

Wir hätten schwerlich von den Kalamitäten des laufenden Jahrzehnts in dem Maße gelitten, wie es geschehen ist, wenn wir nicht in den vorhergegangenen 10 Jahren uns von unserer 50jährigen Tradition losgesagt hätten, und der Wendung der 60er Jahre verfallen wären.[1]) Das Einzige was wir, meines Erachtens, Oesterreich-Ungarn in Aussicht stellen können, ist die Zusicherung, ihm gegenüber unsere Tarife nicht erhöhen und die Freiheit des Transit beibehalten zu wollen. Die Zölle auf Bodenprodukte werden meiner Ansicht nach in der Eigenschaft von Kampfzöllen gegenüber den Ländern des Prohibitivsystems, also namentlich Rußland und Nordamerika, erhöht werden müssen.[2]) Ebenso halte ich für nothwendig, die Freiheit der Durchfuhr, soweit letztere die Wirkung einer Konkurrenz gegen gleichartige deutsche Produkte hervorbringt, gesetzlich aufzuheben.[3])

Wir können alsdann Oesterreich gegenüber — und das wäre für dieses ein Vortheil von höchster Bedeutung — die niedrigen Zölle des jetzigen Tarifs auf Bodenprodukte und die Transitfreiheit beibehalten, soweit die Sicherheit vor Rinderpest es zuläßt.

Wenn wir Frankreich dann dasselbe einräumen müssen, so hat das für Bodenprodukte keine große Bedeutung. Ob wir der österreichisch-ungarischen Durchfuhr, ungerechnet der Konkurrenz, welche sie unseren gleichartigen Produkten im Westen Europas macht, noch Begünstigungen in den Eisenbahntarifen zuwenden können,[4]) das muß von den Gegenkonzessionen abhängen, die uns Oesterreich bieten wird.

Die österreichische Auffassung, daß unser Tarif nach unten hin, der österreichische aber nach oben hin beweglich sein solle, beweist nur die Verwöhnung, mit welcher unsere Nachbarn auch hier — wie in Rußland —

---

des Abschlusses eines neuen Tarifvertrags, als auch auf die Regelung eines Provisoriums vom 1. Januar 1880 ab, da der Abschluß eines definitiven Vertrags bis zu diesem Zeitpunkt von vornherein als nicht möglich erkannt wurde. Bezüglich des Definitivums hatten die Verhandlungen zunächst den Zweck einer gegenseitigen allgemeinen Orientirung, auf Grund deren die Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Vertrags demnächst fortgesetzt werden sollten.

[1]) Vgl. auch den analogen Hinweis in Urkunde 179.

[2]) Ein entsprechender Vorschlag erfolgte im Reichstag erst am 2. Februar 1885. (Reichstags-Drucksache Nr. 156, Gesetz v. 22. Mai 1885, R.G.Bl. S. 93.)

[3]) Dieser Gedanke (Schädlichkeit der Transitfreiheit, Opportunität einer anderweiten gesetzlichen Regelung) ist bereits in den Reichstagsreden des Kanzlers ausgesprochen. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 243 u. 250 ff.

[4]) Vgl. über diese Frage die Urkunden 155 und 157.

Digitized by Google

uns gegenüberstehen. Wir können dem gegenüber nur erklären, daß wir außer Stande sind, irgend welche Abminderung unserer neuen Tarifsätze anzubieten, daß wir aber bereit sind, weitere Erhöhungen unserer Tarifsätze und die Besteuerung des Transit Oesterreich-Ungarn gegenüber außer Ansatz zu lassen, wenn uns von dort entsprechende Gegenkonzessionen gemacht werden. Erhöhungen der österreichischen Zölle auf unsere Industrie-Erzeugnisse müßten wir mit Erhöhung der Zölle auf österreichisch-ungarische Bodenprodukte beantworten, und ist darüber den Unterhändlern kein Zweifel zu lassen. Wenn etwa darauf gerechnet wird, daß wir dergleichen im Reichstag nicht durchbringen, so kann man darauf verweisen, daß die ähnliche Rechnung sich im vorigen Jahre als irrthümlich erwiesen hat, und daß die öffentliche Meinung den Bestrebungen zum Schutze der deutschen Arbeit und Produktion auch ferner zur Seite stehen wird, bei der Mehrheit der deutschen Nation die Freihandelskrankheit überwunden ist, und nur noch die Publizistik und die Theorie mehr aus politischen als aus wirthschaftlichen Gründen daran leiden.[1])

Es ist nicht wahrscheinlich, daß ein für uns annehmbarer Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn jetzt zu Stande kommt; wir haben darauf

---

[1]) Der neue Zolltarif stand noch kaum im Reichsgesetzblatt, als bereits von einzelnen Seiten der Versuch gemacht wurde, denselben zu diskreditiren. Man sagte insbesondere vor den preußischen Wahlen vom 7. Oktober 1879, die Wähler hätten von der Regierung die Anwartschaft auf einen unmittelbar bevorstehenden Aufschwung aller Verhältnisse erhalten; um dieser Anwartschaft willen hätten sie regierungsfreundliche Abgeordnete vorgezogen. An den Wählern sei es nunmehr, zuzusehen, wie sie das ihnen Versprochene erhielten, und, wenn die Versprechungen sich nicht bewahrheiteten, demnächst wieder zu den Gegnern der Regierung zurückzukehren. In diesem Sinne war in einer Zeitung zu lesen: „Dem Reichskanzler ist eine Frist von drei Jahren eingeräumt, um den Wohlstand des Landes zu heben, die Steuern zu erleichtern und den europäischen Frieden zu befestigen. Sollten binnen dieser drei Jahre die Schutzzölle und das Staatseisenbahnsystem nicht die Bereicherung der gesammten Nation bewerkstelligt haben, so werden wir erleben, daß der Zug der Zeit wieder nach links geht, und die ganze Strömung der öffentlichen Meinung die freisinnigen Wortführer sämmtlich in den Vordergrund treibt.“ Die Provinzial-Korrespondenz gab auf diese Nörgeleien die richtige Antwort: „Die Regierung hat die Wirthschaftsreform mit klarer Ueberzeugung und in fester Zuversicht unternommen, in welcher sie durch alle bisherigen Wirkungen nur bestärkt worden ist. Aber die Regierung weiß vollkommen, daß, was sie begonnen, ein Werk ist, zu dem eben nur der Grund gelegt worden, das nicht vollendet werden kann ohne den ferneren einsichtigen und willigen Beistand der Vertretungen im Reichstag und Landtag, das keine Früchte bringen kann, als durch die besonnene, von Uebertreibung und Ungeduld freie Aufnahme und Unterstützung aller Volksklassen.“

Digitized by Google

erst dann Aussicht, wenn unsere Nachbarn längere Zeit hindurch gesehen haben werden, daß wir auf dem mit der diesjährigen Tarifgesetzgebung betretenen Wege fest beharren und vorwärtsgehen. Wenn ich mit dieser Ueberzeugung dennoch Unterhandlungen angeregt habe und deren freundnachbarliche Fortführung auch jetzt wünsche, so scheint mir diese Bethätigung unseres guten Willens durch die Gegenwart und Zukunft unserer Politik geboten; aber einen Erfolg davon erwarte ich jetzt nicht, wenn wir nicht mit Einführung von Kampfzöllen[1]) gegen andere vorgehen und Oesterreich-Ungarn dann die Konzession einer Ausnahmestellung bieten können." [2])

172.

19. Dezember 1879, **Varzin. Instruktion für die schwebenden Verhandlungen in Betreff einer provisorischen Regelung der**

---

[1]) Der Gesetzentwurf, betr. den deutschen Zolltarif, hatte bekanntlich — wie es hieß, hauptsächlich auf Betrieb des Reichskanzlers — die Möglichkeit der Einführung von Kampfzöllen vorgeschlagen, und zwar in einer strengeren Fassung als später das Gesetz bestimmte. Zur Begründung dieser Bestimmung war Folgendes ausgeführt: „Der neue Tarif soll, wie der jetzt bestehende, allen fremden Staaten gegenüber gleichmäßig gelten. Von diesem Grundsatz abzuweichen, kann unter Umständen geboten sein. Wenn ein auswärtiger Staat durch seine Zoll- und Handelspolitik Deutschland dadurch benachtheiligt, daß er deutsche Schiffe oder Waaren ungünstiger behandelt als diejenigen anderer Staaten, oder daß er die Einfuhr deutscher Erzeugnisse außer Verhältniß zu unserem Verhalten erschwert, so wird es in der Regel nicht möglich oder doch nicht rathsam sein, die Abhülfe für solche Beschwerden auf dem Wege der allgemeinen Politik zu suchen. Als das allein wirksame Mittel bietet sich hier die ausnahmsweise Einführung von Differenzialzöllen auf die Produkte derjenigen Länder dar, deren Zoll- und Handelssystem zu der Beschwerde Anlaß giebt. Die Ergreifung dieses Mittels wird ohne Weiteres als gerechtfertigt erscheinen in allen Fällen, wo dasselbe nur als Vergeltungsmaßregel gegen eine der deutschen Flagge oder deutschen Waaren im Ausland zugefügte differenziell ungünstige Behandlung sich darstellt. Im Interesse der Durchführung einer wirksamen nationalen Handelspolitik liegt es, die Möglichkeit eines Zollzuschlags auch für den Fall offen zu halten, daß ein fremder Staat, ohne die deutschen Erzeugnisse ungünstiger als diejenigen anderer Länder zu behandeln, auf die Einfuhr solcher Artikel, deren Export für Deutschland besonders wichtig ist, unverhältnißmäßig hohe Zölle legt. Eine derartige Zollbelastung kann für Deutschland in der Wirkung ebenso nachtheilig sein, wie eine formelle Zurücksetzung gegen andere Staaten. Dies wird insbesondere dann stattfinden, wenn die Artikel, welche Deutschland in das betreffende Land auszuführen in der Lage ist, für dritte Staaten wenig oder gar nicht in Betracht kommen. Das Maß des Zuschlags setzt der Entwurf in der Weise fest, daß der Zoll bis auf das Doppelte seines tarifmäßigen Betrags erhöht werden kann, daß also der Zuschlag 100 Prozent des Zolls betragen darf."

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

Digitized by Google

Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.[1]) Internationale Verträge über Eisenbahntarife. Festhalten an der neuen Zollpolitik. Die Leistungen der beiden Kaiserreiche equilibriren sich auf dem Gebiet der Politik. Dies schließt Begünstigungen an Oesterreich nicht aus. Zurückweisung jedwelcher Beeinflussung durch die öffentliche Meinung. (Auszug.)

„Ich kann nicht dafür stimmen, daß unsere Eisenbahntarife zum Gegenstand internationaler Verträge gemacht, und dadurch die Autonomie beschränkt werde, deren das Eisenbahnministerium in der gegenwärtigen Uebergangszeit unbedingt bedarf.[2]) Die Frage, ob wir Frankreich dieselbe Begünstigung werden gewähren müssen, ist in diesem Fall kaum von praktischer Bedeutung; unzulässig aber erscheint es mir, unseren mit dem Reichstag mühsam vereinbarten neuen Zolltarif durch konkurrirende Verträge über Eisenbahntarife zu beeinträchtigen.[3]) Es könnte das auf unsere innere

---

[1]) Nach Inhalt eines Erlasses des Baron Haymerle vom 14. Dezember 1879 an den Botschafter Grafen Szechenyi wünschte Oesterreich von deutscher Seite eine Zusicherung zu erlangen, daß bis zum Zustandekommen eines neuen Handelsvertrags die bisher bestandenen, preußischerseits jedoch gekündigten direkten österreichisch-ungarischen und deutschen Eisenbahnverbandtarife unverändert in Kraft bleiben, oder von Deutschland das Zugeständniß zu erwirken, daß für die Dauer des Provisoriums das österreichisch-ungarische Getreide und Mehl zollfrei nach Deutschland eingeführt werden.

[2]) Vgl. hierüber auch Urkunde 155.

[3]) Den Einfluß, welchen die Eisenbahnen auf die Zollpolitik ausüben können, ist niemals gründlicher beleuchtet worden, als in den Motiven der von dem Minister **Maybach** ausgearbeiteten Verstaatlichungsvorlage vom 29. Oktober 1879. Es wird dort als eine Pflicht des Staates erklärt, in der Entwicklung und Gestaltung des Verkehrslebens Alles fern zu halten, wodurch die Mitbewerbung des Inlandes gegenüber dem Auslande zurückgedrängt und gehindert wird. „Ein solches Hinderniß von der verderblichsten Wirkung liegt in einer die ausländischen Erzeugnisse vor dem Inlande begünstigenden Tarifstellung der Eisenbahnen. Werden die Eisenbahnen durch ihr eigenes Interesse auf die Herabsetzung der Tarife für die Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Produkte hingewiesen, so ist es die Aufgabe des Staates, dieser Tendenz beschränkend entgegen zu treten, soweit dadurch die wirthschaftlichen Interessen des Inlandes gefährdet werden, zu verhindern, daß nicht das Inland einer zerstörenden Ueberschwemmung mit den Erzeugnissen der ausländischen Ueberproduktion ausgesetzt werde. Repressive Maßregeln gegen eine solche Tarifstellung sind daher lediglich die Konsequenzen eines gesunden und berechtigten staatlichen Egoismus. Umsomehr sind dieselben geboten in solcher Zeit, in welcher die schwerbedrängte Produktion des Inlandes den direkten Schutz des Staates durch die Belastung der Einfuhr ausländischer Produkte durch Schutzzölle erfordert. Wenn der staatliche Schutz des Inlandes durch direkte Belastung der ausländischen Konkurrenz mit Schutzzollabgaben als gerechtfertigt gesetzlich anerkannt wird, um so zweifelloser

Digitized by Google

Politik und auf die Stellung der vom Zolltarif berührten Interessenten zur Regierung schädlich zurückwirken, in Süddeutschland nicht minder als in Preußen. Ich muß aus politischer sowohl wie aus wirthschaftlicher Ueberzeugung jeden Versuch, unserer kaum ins Leben getretenen Tarifpolitik direkt oder indirekt die Spitze abzubrechen, mit aller Entschiedenheit bekämpfen, und ersuche die unterhandelnden Herren, diese meine Erklärung, welche ich hier nicht zum ersten Male und deshalb mit größerer Bestimmtheit abgebe, als eine definitive zu betrachten. Die Fragen, um welche es sich dabei zwischen den verschiedenen politischen Fraktionen und Interessenten-Gruppen handelt, sind für mich in den Kämpfen der letzten Reichstagssession definitiv ausgetragen worden, und ich werde die Erneuerung derselben nicht zugeben. . . .

Meine Gesundheit erlaubt mir leider nicht, den Verhandlungen persönlich beizuwohnen und meine Ansichten mit derselben Beharrlichkeit zu vertreten, mit welcher sie von der anderen Seite angefochten werden. Ich bitte deshalb die Herren, etwaigen in der Triplik und weiter noch erneuerten österreichischen Anträgen auf Abänderung oder Umgehung unserer Tarifbestimmungen eine Ablehnung a limine entgegenzustellen. Für mich ist das Festhalten an der, erst in diesem Frühjahr inaugurirten Tarifpolitik heute so gut Kabinetsfrage, wie während der Verhandlungen im Reichstag, und ich kann mir kaum denken, daß Jemand ernstlich an die Möglichkeit glauben sollte, daß wir, nachdem wir ein prinzipielles und umfassendes Tarifgesetz mit großer Anstrengung und mit großer Majorität durchgekämpft haben, fünf Monate darauf schon wieder bereit sein sollten, zu Gunsten ausländischer Interessen das neu errichtete Gebäude einzureißen. Unsere politischen Beziehungen zu Oesterreich bringen es nicht mit sich, daß wir die Freundschaft, die uns verbindet, durch Konzessionen auf Kosten unserer Produzenten erkaufen. Die gegenseitigen Leistungen der beiden befreundeten Nachbar-

ist dann die Gewährung dieses Schutzes durch den Ausschluß einer Entlastung jener Konkurrenz mittelst niedriger Auslandstarife gerechtfertigt. Hier kann sich die Gewährung dieses Schutzes nicht blos auf das arbiträre Ermessen, ob die Tarifstellung im einzelnen Falle der inländischen Produktion schädlich sei, beschränken, vielmehr hat dieselbe die positive Aufgabe, zu verhindern, daß nicht die Wirkung der Schutzzölle durch Frachtermäßigungen für die zollpflichtigen ausländischen Waaren aufgehoben oder beeinträchtigt werde. Dem Staate erwächst sonach die besondere Pflicht, die Zollpolitik gegen eine lediglich auf das eigene Erwerbsinteresse abzielende Tarifstellung der Eisenbahnen zu schützen."

Digitized by Google

reiche equilibriren sich auf dem Gebiete der Politik. Wenn wir dem russischen und amerikanischen Prohibitivsystem gegenüber zu weiteren Kampfzöllen auf Rohprodukte gelangen, so bin ich bereit, dafür zu stimmen, daß es Oesterreich gegenüber bei dem Tarife dieses Jahres bleibt; soll aber der letztere in Frage gestellt werden, und zwar noch bevor er in Anwendung gelangt ist, so ist das nicht für mich, sondern nur für meinen Nachfolger und unter veränderter parlamentarischer Konstellation möglich.

Die Belassung des Verbandtarifs bis zum 1. Mai k. J. ist hiernach für mich nicht annehmbar. Die Vertreter übertriebener Ansprüche überschätzen unsere Opferwilligkeit; wenn das Maß unserer direkt auf dem Spiel stehenden Interessen sie dazu schwerlich veranlassen kann, so mag es die Hoffnung sein, daß wir uns vor Stimmen in der öffentlichen Meinung fürchten, in welcher die Minoritäten sich lauter vernehmbar zu machen wissen, als die Mehrheit der Nation; letztere aber ist es, die uns die nöthige Stütze giebt, auch selbst dann, wenn bei der Vertretung in der Presse die Minoritäten vorwiegen." [1])

173.

9. Januar 1880, **Varzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Nachweisungen über den Verkehr in Getreide und Nutzholz. Vorbereitung von Kampfzöllen gegen die**

[1]) 31. Dezember 1879. Abschluß des provisorischen Handelsvertrags mit Oesterreich (abgedruckt im Deutschen Reichsanzeiger vom 2. Januar 1880). Es wurde dadurch der Handelsvertrag vom 16. Dezember 1878 für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1880 mit folgenden Maßgaben verlängert:

1. Die Bestimmungen im Artikel VI des Vertrags, dann im Schlußprotokoll zu diesem Artikel, Litt. A. und B., sowie die mittelst Noten vom 16. Dezember 1878 gegenseitig mitgetheilten Detailvorschriften wurden außer Wirksamkeit gesetzt.

2. Die Vereinbarungen im Absatz 1 und 2 des Artikels X des Vertrags, in dem diesem Vertrage als Anlage A. beigefügten Zollkartell und in den hierauf bezüglichen Erklärungen des Schlußprotokolls sollten auch während des Zeitraums bis zum 30. Juni 1880 insoweit zur Ausführung gelangen, als die bestehenden Gesetze nicht entgegenstanden.

3. Die Bestimmung, betreffend das Verbot und die Bestrafung der Anwendung nicht publizirter Tarifsätze auf Eisenbahnen, wurde als unwirksam erklärt.

4. Der Absatz, betreffend das Verbot der Beschlagnahme von Eisenbahnbetriebsmitteln, wurde außer Kraft gesetzt.

Digitized by Google

Deutschlands Export schädigenden Länder. Begünstigung des österreichischen Imports und Transits. (Auszug.)

(Ausdruck des Einverständnisses damit, daß die halbmonatlichen Nachweisungen hinsichtlich der Getreideeinfuhr unterbleiben.)

„Von großem Werthe wird es jedoch immer für mich sein, den monatlichen Nachweis nicht blos der zollpflichtigen, sondern auch der zur Durchfuhr deklarirten Getreidemassen zu erhalten, um daraus die Bedeutung der russischen Einfuhr im Vergleich zu der österreichischen beurtheilen zu können.

Ich würde wünschen, auch die entsprechende amerikanische Einfuhr kennen zu lernen, sowie die Einfuhr von Nutzholz aus Rußland und Oesterreich.

Diese Notizen sind für mich von Wichtigkeit bei der Entschließung über die Anträge, welche ich, bezüglich der Verzollung sowohl als der Transitfreiheit, im Sinne der Kampfzölle gegen diejenigen Länder vorbereite, welche unsern Export durch besonders hohe Belastung desselben einschränken. [1])

Die laufende Kenntniß der Details gewinnt besonders deshalb Wichtigkeit für mich, weil ich aus politischen Gründen [2]) bei weiteren Vorlagen eine günstigere Behandlung des österreichischen Imports sowohl wie des Transits auf diesem Gebiete zu beantragen beabsichtige."

15. und 31. Januar 1880. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, **Maybach**, legt dem Abgeordnetenhause Gesetzentwürfe, betr. die Verstaatlichung folgender Eisenbahnunternehmungen vor:

---

[1]) Ueber eine neue Bedrohung der deutschen Eisenindustrie durch russische Zölle vgl. einen Artikel in der Nordd. Allgem. Ztg. vom 12. Febr. 1880 Nr. 71.

[2]) Wenngleich es sich hier um die Wiederholung eines bereits aus der Urkunde 172 bekannten Gedankens handelt, so hat man gleichwohl von einem Abstriche der Stelle Abstand nehmen zu sollen geglaubt. Dem Leser wird es übrigens nicht entgehen, daß die Adressaten beider kanzlerischen Kundgebungen in den Urkunden 172 u. 173 nicht dieselben sind. Aehnliche Wiederholungen lassen sich auch noch an anderen Stellen nachweisen, sie erklären sich zum Theil auch aus der Art, wie die betreffenden Aktenstücke in Varzin oder Friedrichsruh entstehen. Es hat dort ein Beamter die gesammte umfangreiche Korrespondenz mit Berlin zu besorgen. Bei dieser Sachlage bietet sich keine Möglichkeit, von den abgehenden Piecen Abschriften zurückzubehalten. Es ist dies auch der Grund, weshalb sich in den Schreiben des Kanzlers so selten Verweisungen auf Vorgänge finden. Alles ist stets aus einem Gusse, und es berührt angenehm, nicht jedesmal zu lesen: „Wie ich bereits in meinem Schreiben vom . . . bemerkte".

Digitized by Google

1. des Rheinischen Eisenbahnunternehmens,
2. der Berlin-Potsdamer Eisenbahn,
3. der im Großherzogthum Hessen belegenen Strecke der Main-Weserbahn

vor, um die auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik ihm obliegenden, in den Motiven des Gesetzes vom 20. Dezember 1879 ausführlich dargelegten Aufgaben voll und ganz erfüllen zu können.[1])

(Gesetze vom 14. Februar und 7. März 1880, preuß. Ges.-Samml. S. 20 und 157.)

174.

23. Januar 1880, **Varzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Erhebungen zur Vorbereitung von Kampfzöllen und Transitfreiheitsbeschränkungen als Mittel zur Erreichung annehmbarer Handelsverträge.** (Auszug.)

— — „Im Hinblick auf die Eventualität von Kampfzöllen würde ich Ew. Hochwohlgeboren dankbar sein für eine Zusammenstellung des Geldwerths der gesammten russischen Einfuhr und Durchfuhr bei uns an Getreide, Mehl, Saaten, Holz, Hanf, Talg und sonstigen Hauptartikeln. Das Gleiche wäre mir erwünscht in Betreff Nordamerikas und der Parallele wegen auch bezüglich Oesterreich-Ungarns. . . .

Ob und in welchem Maße wir England und Frankreich gegenüber mit Waffen für den gleichen Kampf versehen sind, darüber bitte ich Eure Hochwohlgeboren demnächst in Berlin um gelegentliche Besprechung.

Ich beschränke mich hier auf Wiederholung meiner Ueberzeugung, daß

[1]) Vgl. zu dieser neuen Verstaatlichungsaktion (auf welche übrigens bereits die vorjährige, inzwischen zum Gesetz erhobene Vorlage wegen des Erwerbs der vier großen Privatbahnen für den Staat in den Motiven vorbereitet hatte) mehrere Artikel in der Provinzial-Korrespondenz vom 28. Januar 1880 Nr. 5 und 4. Februar 1880 Nr. 6. — Ein großartiges Bild von dem Umfange, den wirthschaftlichen und finanziellen Vortheilen der Staatseisenbahnpolitik entwirft ein kürzlich im Reichsanzeiger auszugsweise veröffentlichter, von dem Minister von Maybach an den Kaiser erstatteter Verwaltungsbericht, dem wir nur Folgendes entnehmen: Während Ende 1878 rund 4800 km Staatsbahnen, 3450 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 9430 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung, insgesammt 17 680 km Eisenbahnen in Preußen vorhanden waren, beträgt die Länge der im Betriebe stehenden preußischen Staatsbahnen — abgesehen von den noch in der Ausführung begriffenen Linien — Ende März 1888 rund 22 420 km, die der Privatbahnen nur noch 1300 km. Die Staatsbahnen haben in den letzten 10 Jahren nicht allein für die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld Deckung gewährt, sondern in Verbindung mit gewissen anheimgefallenen Fonds noch Mehrüberschüsse im Gesammtbetrage von rund 666 Millionen Mark geliefert.

Digitized by Google

der Weg der Kampfzölle der einzige ist, um zu annehmbaren Handelsverträgen zu gelangen, und daß ich deshalb auf den Versuch, unsere Gesetzgebung dafür zu gewinnen, nicht verzichten kann. Denselben in der bevorstehenden Parlamentssession, soweit es thunlich sein wird, vorzubereiten und zur öffentlichen Diskussion zu bringen ist eine Aufgabe, für die ich demnächst Ew. Hochwohlgeboren Unterstützung erbitten werde." [1])

175.

12. Februar 1880. **Votum zu dem Gesetzentwurf, betr. die Erhebung einer Reichsstempelabgabe. Erhöhung derselben für ausländische Papiere. Die Beseitigung der drückenden Höhe des Immobiliarstempels ist nicht von der Reichs- sondern von der Landesgesetzgebung zu erwarten.** [2]) (Auszug.)

(Einverständniß mit der von dem Finanzminister vorgeschlagenen Erhöhung der Stempelabgabe für Geschäfte über ausländische Aktien, Staats- oder andere für den Handelsverkehr bestimmten Werthpapiere; das Diensteinkommen oder die Pensionen der Militärs und Civilbeamten mit Stempelabgaben irgendwie zu belasten, sei nicht die Absicht des Gesetzentwurfs.)

„Die von dem Herrn Landwirthschaftsminister berührte Frage der Ermäßigung des preußischen Immobiliarstempels hat mich seit längerer Zeit beschäftigt. Eine reichsgesetzliche Regelung derselben stößt deshalb auf Schwierigkeiten, weil die bei Veräußerung von Immobilien erhobenen Abgaben in mehreren deutschen Staaten weit höher sind als in Preußen, so beispielsweise in Bayern rechts des Rheins $1\frac{1}{30}$, in Lübeck $1\frac{1}{10}$, in Würt-

[1]) In Bezug auf die Transitfreiheit äußerte sich Fürst Bismarck am 19. Februar 1880 bei Einsicht eines aus einem Nachbarstaate eingegangenen handelspolitischen Berichts: „er mache sich aus dem Transit nichts, beabsichtige vielmehr die gesetzliche Transitfreiheit zu bekämpfen und deren Aufhebung vielleicht noch in diesem Reichstag zu beantragen. Alsdann werde der Moment gekommen sein, wo wir Begünstigungen an Oesterreich gewähren könnten, indem wir anderen Staaten die Freiheit entziehen. Es sei seine Absicht, Oesterreich immer günstiger als Andere zu behandeln." Vgl. auch Urk. 181.

[2]) Mittelst Schreibens vom 28. Januar 1880 hatte Fürst Bismarck dem Staatsministerium den vom Reichsschatzamt ausgearbeiteten Entwurf eines Gesetzes, betr. die Erhebung von Reichsstempelabgaben, nebst einem zugehörigen Tarife und einem, die Abweichungen von dem gleichnamigen, im Jahre 1878 dem Reichstag vorgelegten Gesetzentwurf erläuternden Promemoria übersandt.

Digitized by Google

temberg $1^2/_{10}$, in Bremen $1^1/_2$, in Hamburg $2^1/_{10}$, in Baden $2^1/_2$, in Rheinbayern 4, in Elsaß-Lothringen $5^1/_2$ pCt., und weil bei der Bedeutung dieser Abgaben für den gesammten Haushalt dieser Staaten (die Einnahmen haben im Durchschnitt der letzten drei Jahre in Baden 1979835 ℳ, in Württemberg 2008732 ℳ, in Hamburg 1924484 ℳ, in Bayern rund 7000000 ℳ betragen) der Einwand nahe liegen würde, daß eine reichsgesetzliche Regelung in der jetzigen Sachlage den Effekt haben müsse, das finanzielle Gleichgewicht der Staaten zu erschüttern.

Ich gebe mich deshalb der Hoffnung hin, daß der Herr Finanzminister zur Abhülfe der durchaus berechtigten Klagen über die Höhe des Immobiliarstempels eine Revision der preußischen Stempelgesetze einleiten werde. Es dürfte eine Forderung der Gerechtigkeit sein, die Abgabe von Veräußerungen der Immobilien auf $^1/_2$ pCt. wie bei den mobilen Kapitalwerthen zu ermäßigen, namentlich aber bei dem Stempel von Pachtverträgen die unbillige und wie ich glaube mit dem Geiste des Gesetzes in Widerspruch stehende Vorausbezahlung für spätere Jahre zu beseitigen. Bei den verschuldeten Immobilien wird bisher der dem Verkäufer nicht gehörige hypothecirte Werth mit verstempelt, und ein Pachtvertrag auf 20 Jahr kann in den ersten vier Jahren 3 Mal erneuert werden, wobei jedesmal der Stempel für dasselbe Einkommen auf dieselbe Zeit nochmals zu zahlen ist.“ [1])

176.

15. April 1880. **Schreiben an den Finanzminister Bitter, betr. die Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet. Die Elbschiff-**

[1]) 12. April 1880. Vorlage des Gesetzentwurfs an den Reichstag. (Drucksache Nr. 96, 4. Legislatur-Periode, III. Session 1880). Der Entwurf nahm außer den bereits im Jahre 1878 in Vorschlag gebrachten Lotterieloosen auch noch eine allgemeine Quittungssteuer und eine Besteuerung der Checks in Aussicht; auch der Anregung wegen höherer Besteuerung der ausländischen Effekten war Rechnung getragen. Die Vorlage blieb im Reichstag unerledigt. Das Nähere s. in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 274. Vgl. auch den Artikel der Prov.-Korresp. vom 22. April 1880 Nr. 17 „Die Einführung von Reichsstempelabgaben.“ — Noch Jahre lang gehörte zu den auch vom Landtag immer wieder aufgenommenen Desiderien das Verlangen nach einer Ermäßigung der Stempelsteuer vom Immobiliarverkehr, bis die Frage durch die Vorlage der preuß. Regierung vom Juni 1889 (Haus der Abgeordneten Drucksache Nr. 20, 17. Legislatur-Periode, I. Session 1889), ihrer Lösung entgegengeführt wurde. Vgl. das einschlägige preußische Gesetz vom 19. Mai 1889, Ges.-Samml. S. 115.

Digitized by Google

fahrtsakte und die verfassungsmäßig garantirte Zolleinheit des Reichs. Die Aenderung der Zollgrenze an der Unterelbe. Modalitäten hierfür.[1])

„Ew. Excellenz beehre ich mich zu benachrichtigen, daß ich mittelst heute vollzogenen Immediatsberichts die Genehmigung Sr. Majestät dazu nachgesucht habe, dem Bundesrath den Antrag Preußens, betreffend Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet,[2]) vorzulegen.

Was die bisherige Behandlung der Unterelbe von Hamburg bis Cuxhaven als Zollausland betrifft, so bin ich mit Ew. Excellenz darüber einverstanden, daß insoweit diese Behandlung auf Bundesrathsbeschlüssen beruht, zu einer Aenderung entsprechende neue Beschlüsse des Bundesraths erforderlich sein werden. Dagegen glaube ich den Ausführungen des Schreibens vom 12. d. M., welche eine völkerrechtliche Begründung des bestehenden Zustandes auf Bestimmungen der Elbschiffahrtsakte bezw. der Wiener Kongreßakte von 1815 zurückführen, nicht beitreten zu können.[3])

Meines Dafürhaltens gilt die Zolleinheit des gesammten Reichsgebiets als ein durch die Reichsverfassung festgestelltes Grundgesetz des Reichs, dessen Wirksamkeit, wenn sie auch durch die Verfassung selbst transitorischen Einschränkungen unterworfen worden, durch die im Prager Friedensvertrag reaktivirte Elbschiffahrtsakte nicht durchbrochen werden kann. Auch durch die revidirte Elbschiffahrtsakte dieses Jahres[4]) wird hierin nichts geändert werden können. Ich vermag der Elbakte überhaupt, gleichviel ob und in welchem Sinne eine Revision derselben erfolgt, der Reichsverfassung gegenüber nicht die Tragweite beizumessen, uns innerhalb des Reichsgebiets an eine bestimmte Lage der Zollgrenze zu binden. Wäre das Gegentheil

[1]) Wir kommen hiermit zu jenem Schreiben des Fürsten Bismarck, woraus der Abgeordnete Dr. Virchow in einer Reichstagssitzung einen Absatz mitzutheilen in der Lage war. Das Nähere über diesen Vorgang s. in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 287 Note 1.

[2]) Abgedruckt findet sich der betreffende Antrag in „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 276—280. Wegen des ersten Schrittes des Kanzlers in der Frage des Zollanschlusses der Hansestädte vgl. oben S. 311.

[3]) In Betreff der Streitigkeiten hierüber vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 275.

[4]) Am 12. April 1880 hatte der Reichskanzler dem Reichstag die am 7. März desselben Jahres zu Wien unterzeichnete revidirte Elbschiffahrtsakte vorgelegt. Näheres hierüber s. in der Prov.-Korresp. v. 12. Mai 1880 Nr. 20.

Digitized by Google

richtig, so wären auch die bereits erfolgten und überhaupt jede noch so geringe Verschiebung unserer Zollgrenze an der Elbe ohne fremde Zustimmung nicht gültig. Noch weniger wird ein derartiger Anspruch gegen uns auf die Bestimmungen der Wiener Kongreßakte von 1815, durch welche seiner Zeit die Freiheit der Schiffahrt auf den, verschiedene Staatsgebiete trennenden oder durchlaufenden Flüssen im Prinzip gesichert werden sollte, begründet werden können. Kein Staat würde sich eine solche Auslegung der betreffenden Bestimmungen gefallen lassen können. Wollten wir dieselbe in Beziehung auf die Elbe zugestehen, so würde sie auch anderen Staaten gegenüber auf andere Flüsse Anwendung finden müssen.

Ohne auf die Verhältnisse an den Mündungen des Rheins, der Donau, der Schelde ꝛc. hier näher eingehen zu wollen, erlaube ich mir zu bemerken, daß wir dem Interesse, welches andere Staaten an der Belassung des bestehenden Zustandes auf der Unterelbe haben mögen, unsererseits keine Berücksichtigung schuldig sind. Mit demselben Rechte würden wir auf Grund des Interesses, welches wir an den Zolleinrichtungen auf Flüssen in fremden Gebieten, wie Seine, Loire, Themse und ähnliche nachweisen könnten, auch für uns ein Zustimmungsrecht zu dort etwa vorgehenden Aenderungen beanspruchen dürfen.

Indem ich hiernach daran festhalte, daß wir uns über die Frage der für die Unterelbe beabsichtigten Aenderung der Zollgrenze und über die Modalitäten der Ausführung lediglich vom Standpunkte der Reichsinteressen und nach Zweckmäßigkeitsgründen schlüssig zu machen haben, werde ich mit lebhaftem Interesse den weiteren Mittheilungen entgegensehen, welche Ew. Excellenz mir über das Ergebniß der in dieser letzteren Richtung eingeleiteten Untersuchungen in Aussicht gestellt haben. Mit Bezug hierauf habe ich noch Folgendes zu bemerken:

Sollte die Verlegung der Zollgrenze auf die Höhe von Cuxhaven sich als unbequem erweisen, dann könnte dieselbe ohne Schaden für den erstrebten Zweck auch höher hinaufgezogen werden, sei es in die Gegend bei Brunsbüttel oder bei Glückstadt, wo die Elbe sich schon als ein Fluß mit zwei Ufern kennzeichnet, die mit einander in Verkehr stehen. Dort würden die Unbequemlichkeiten, welche bei Cuxhaven in Betracht kommen könnten, jedenfalls in geringerem Maße hervortreten. Wenn auch nur bei Glückstadt oder selbst auf der Höhe von Stade der Verschluß gelegt würde, so

Digitized by Google

würde auch damit immer die politische Wirkung erreicht werden, auf die es vorläufig ankommt, nämlich die Einwilligung Hamburgs zum Eintritt in das Zollgebiet herbeizuführen, und es würden zugleich die Nachtheile, die dem Zollgebiete und insbesondere den Bewohnern beider Elbufer aus dem Ausschluß Hamburgs und des Flußbettes der Unterelbe erwachsen, doch auf ein geringeres Maß beschränkt.

Verträge zwischen deutschen Staaten über die Weser werden ihre Erledigung nach Maßgabe der Reichsverfassung durch Anwendung und Ausführung dieser finden können." [1])

177.

2. Mai 1880. **Cirkular-Erlaß an die preußischen Missionen in Deutschland,** [2]) **betreffend die Begrenzung des Hamburgischen Freihafens. Argumente für den preußischerseits an den Bundesrath gestellten Antrag. Der Art. 34 der Reichsverfassung. Der Reichstag und die in der Sache gestellten Interpellationen.**

„Ew. pp. werden aus den öffentlichen Blättern Kenntniß von dem Antrag haben, welchen wir in Bezug auf die Begrenzung des Hamburgischen Freihafens an den Bundesrath gerichtet haben,[3]) und von der Gegeneingabe der freien Stadt Hamburg.[4]) Ich ersuche Ew. pp. den diesseitigen, ebensowohl im Reichsinteresse als im preußischen der Stadt Altona gestellten Antrag angelegentlich zu befürworten und dabei nachstehende Argumente zu benutzen.

[1]) Der Finanzminister Bitter erläßt bezüglich der Ueberführung der Elbe in das Zollgebiet des Deutschen Reichs unterm 26. April 1880 eine vorbereitende Verfügung, und drückt bei diesem Anlaß sein volles Einverständniß mit dem übrigen Inhalt des oben stehenden Erlasses aus. Die Auseinandersetzungen seines Schreibens vom 12. April hätten keinen anderen Zweck gehabt, „als den, zu einem gleichen Resultat der Erwägungen zu gelangen, wie solche von Ew. Durchlaucht mir mitgetheilt worden sind." Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten an die Kgl. Gesandtschaften in München, Stuttgart, Dresden, Karlsruhe, Darmstadt, Oldenburg, Hamburg und Weimar.

[3]) Vgl. S. 326 N. 2 und außerdem zur Frage die Schriften: „Die Freihafenfrage in ihren verschiedenen Interessen und Beziehungen." Hamburg 1880, und „Die Erhaltung der deutschen Freihäfen. Ein nationales Bedürfniß."

[4]) Dieselbe findet sich abgedruckt als Bundesraths-Drucksache Nr. 90 der Session von 1879/80. Sie ist kein Amtsgeheimniß geblieben; der Wortlaut der Gegenvorstellung fand vielmehr bald den Weg in die Presse.

Digitized by Google

Allen denen, welche bei den Uebergängen aus dem Zollverein in die Reichsverfassung mitgewirkt haben, wird, wie mir, erinnerlich sein, daß uns damals der Gedanke, einen ewigen Ausschluß der Hansestädte aus der Zollgemeinschaft des Reichs herzustellen, fern lag. Die Erwägungen, welche der vollen Einverleibung der Städte in das Reichszollgebiet entgegenstanden, beruhten vorwiegend auf dem Umstande, daß die Einrichtung von Entrepotlagern, deren der Welthandel dieser Städte bedarf, damals nicht vorhanden, und der Zeitraum nicht genau zu bestimmen war, in welchem dieselben sich in zweckentsprechender Weise mit oder ohne Betheiligung des Reichs an den Kosten würden herstellen lassen. In dem Gedanken, daß alle Theile darüber einig wären, daß es sich um eine Zeitfrage handelte, welche nach Bequemlichkeit der Hansestädte gelöst werden sollte, wurde damals das Gebiet, welches zur Herstellung der Zwecke eines Freihafens erforderlich ist, ausgiebig und ohne genaue Prüfung der Bedürfnißfrage bemessen. Nachdem in den jüngsten 12 Jahren aber nicht nur zur Vollendung unseres Zollsystems keinerlei Schritte und Vorbereitungen stattgefunden haben, sondern im Gegentheil evident geworden ist, daß die beiden betheiligten Hansestädte das ihnen gewährte Privilegium zum Nachtheil von Millionen Einwohnern der umliegenden Gebiete für immer festzuhalten beabsichtigen, sind wir genöthigt, unsrerseits den Bundesrath anzurufen, um diese Nachtheile auf dasjenige Maß zurückzuführen, dessen schließliche Beseitigung nach der Verfassung von der Zustimmung jener beiden Bundesstaaten abhängt. Von den Anwohnern beider Ufer der Unterelbe und der Unterweser, die mindestens die 4 bis 6fache Zahl der Einwohner der Zollausschlüsse bilden, kann nicht verlangt werden, daß sie für immer durch einen ungefähr 100 Kilometer langen Streifen Zollausland von einander abgesperrt sein sollen. Einen solchen Streifen bildet bisher die Wasserfläche der Elbe von Hamburg bis an das Meer, so daß die Ufer derselben zwischen Harburg, Stade, Otterndorf einerseits und Altona, Glückstadt, Brunsbüttel andererseits von einander wie vom Auslande abgeschlossen sind und den binnenländischen Verkehr durch zwei Zollinien längs der Elbe unterbrochen finden. Am nachtheiligsten wirkt diese Unterbrechung natürlich zwischen Harburg und Altona und in der weiteren Linie zwischen Hannover und den Herzogthümern, zwischen dem westlichen Deutschland und dem baltischen Norden, weil dort die Haupteisenbahnen von Südwesten nach Nord-

Digitized by Google

osten den Hamburger Zollausschluß passiren, und bei diesem Transit durch denselben bisher von Seite der Stadt- und Bahnverwaltung nicht alle die Erleichterungen finden, welche mit den Störungen durch das Privilegium Hamburgs aussöhnen könnten.

Wie die Stadt Altona unter diesen Verhältnissen gelitten hat, ist aus den Anlagen ersichtlich; daß in Hamburg die Mehrzahl der Bevölkerung zu Gunsten einer herrschenden Minorität ebenfalls leidet, wird uns von den verschiedensten Seiten gemeldet. Nach einer dem Reichstag zugegangenen, mit zahlreichen Unterschriften bedeckten Petition Hamburger Eingesessenen sind bei den letzten Bürgerschaftswahlen daselbst von den etwa 23000 Stimmberechtigten 11800 von der Wahl ausgeschlossen worden, weil sie ihre Steuern nicht rechtzeitig gezahlt hatten. Daß unter solchen Verhältnissen die Sozialdemokratie Fortschritte macht, ist nicht zu verwundern.

Ich halte aus diesen Gründen für meine Pflicht, zu thun was in meinen Kräften steht, um die Nachtheile, welche das hanseatische Freihafensystem für Millionen von Deutschen hat, soweit einzuschränken, als es nach der Reichsverfassung ohne die Zustimmung Hamburgs möglich ist.

Der Art. 34 der Verfassung[1]) giebt den beiden Hansestädten nicht das Recht auf den Ausschluß ihres Staatsgebiets oder eines bestimmten Theils desselben aus dem Reichszollgebiet, sondern nur das Recht auf Freihäfen, also auf den Ausschluß ihrer Häfen oder desjenigen Theils ihres oder des umliegenden Staatsgebiets, ohne welchen der Zweck eines Freihafens nicht erfüllt werden kann. Dazu würden bei Hamburg streng genommen der eigentliche Hafen der Stadt und über die Wasserkante desselben hinaus das Speicherviertel genügen, also noch erheblich weniger, als der vorliegende preußische Antrag im Ausschluß belassen will. Jede andere Auslegung des Art. 34 der Verfassung ist eine gezwungene und mit der Entstehungsgeschichte dieses Artikels und dem Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung[2]) unverträglich. Die Behauptung, daß das Wort „Gebiet" in

[1]) Derselbe lautet: „Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen."

[2]) Derselbe lautet: „Der Bundesrath beschließt über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sofern nicht durch Reichsgesetz etwas Anderes bestimmt ist."

Digitized by Google

Art. 34 das sogen. hamburgische Landgebiet im Gegensatz zu der Stadt Hamburg bedeuten würde, ist irrthümlich und wird schon dadurch widerlegt, daß mit dem Wort „Gebiet" nicht nur der von Hamburg zum Freihafen zu nehmende Theil, sondern auch die aus den umliegenden Staaten zuzuziehenden Stücke mit demselben Worte in demselben Satze bezeichnet werden. Unter „Gebiet" ist darnach das hamburgische, resp. das preußische, event. auch das beiderstädtische, halb lübeckische Staatsgebiet gemeint, soweit dasselbe zur Bildung des dem Freihafenzweck entsprechenden Bezirks nach dem Ermessen des Bundesraths erforderlich sein wird. Die Abgrenzung dieses Gebiets gehört zweifellos zu den „Einrichtungen" zur Ausführung der Reichsgesetze, über welche nach Art. 7 der Bundesrath beschließt. Für den Fall, daß Ew. pp. Zweifeln über die Anwendbarkeit dieses Artikels auf die vorliegende Maßregel begegnen sollten, erlaube ich mir auf das Ihnen durch den Cirkular-Erlaß vom 30. März mitgetheilte Gutachten des Reichs-Justizamts zu verweisen.

Die agitatorischen Anträge und Interpellationen, welche in dieser Sache gegenwärtig von dem Reichstag ausgehen,[1]) stehen nicht auf dem Boden der Verfassung und sind ein Versuch der betreffenden Interpellanten und Antragsteller, in die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesraths einzugreifen und die Alleinherrschaft der Reichstagsmajorität, sobald sie zu erlangen sein würde, anzubahnen. Ich bin entschlossen und dabei gewiß, daß ich im Sinne der Intentionen Sr. Majestät des Kaisers handle, diesen Bestrebungen mit voller Entschiedenheit und mit allen verfassungsmäßigen Mitteln entgegenzutreten und die Rechte der verbündeten Regierungen zu wahren. Ew. pp. wollen hierüber auch die Regierungen, bei denen Sie

[1]) Am 1. Mai 1880 stand auf der Tagesordnung der 43. Sitzung des Reichstags eine Interpellation der Abgeordneten Wolffson, Möring und Rickert: „Ist es richtig, daß die preußische Regierung bei dem Bundesrath beantragt hat, die Einverleibung der Stadt Altona und eines Theils der hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet zu beschließen?" Zwei weitere Theile der Interpellation bezogen sich darauf, ob dem preußischen Antrag Verhandlungen mit der Stadt Hamburg vorausgegangen seien und darauf, ob nach dem preußischen Antrag die Einverleibung der Vorstadt St. Pauli auch ohne die Zustimmung der Stadt Hamburg stattfinden solle. Nachdem Abgeordneter Wolffson die Interpellation begründet, wurde dieselbe von dem Unterstaatssekretär im Reichsschatzamt in ihrem ersten Theil bejahend beantwortet; die beiden anderen Theile zu beantworten lehnte der Unterstaatssekretär im Namen des Reichskanzlers ab, weil über eine im Bundesrath schwebende Verhandlung nicht vorab mit dem Reichstag verhandelt werden dürfe.

Digitized by Google

accreditirt sind, bei vorkommender Gelegenheit nicht in Zweifel lassen. Weitere Argumente zur Unterstützung unserer Auffassung in der vorliegenden Sache werden Sie nach Bedürfniß aus den Anlagen dieses Erlasses entnehmen können:

1. dem preußischen Antrage vom 19. v. M.,
2. dem hamburgischen Gegenantrage vom 28. v. M.,
3. einem Schreiben, welches ich unter dem 29. v. M. an den preußischen Herrn Finanzminister gerichtet habe,
4. der Anlage eines Berichts des Königlichen Gesandten in Hamburg vom 26. April d. J.

Ich ersuche Ew. pp., das Vorstehende und die bezeichneten Anlagen zunächst und ohne Zögern bei der Regierung Ihres Wohnsitzes zu verwerthen, und sobald dies geschehen auch den übrigen Regierungen, bei denen Sie beglaubigt sind, entweder schriftlich einen Auszug dieses Erlasses mitzutheilen, oder mit den leicht erreichbaren mündliche Besprechungen zu suchen."[1])

178.

7. Mai 1880. **Schreiben an den Verwaltungsrath der deutschen Seehandelsgesellschaft in Berlin, betr. die Förderung des deutschen Verkehrs in der Südsee.**

„Aus der Mittheilung an das Auswärtige Amt vom 3. d. M. habe ich ersehen, daß der Verwaltungsrath der „deutschen Seehandelsgesellschaft" die Frage in Erwägung gezogen hat, ob das bei Errichtung der Gesellschaft ins Auge gefaßte Ziel, ungeachtet der Ablehnung der betreffenden Regierungsvorlage im Reichstag[2]) noch ferner zu verfolgen sei.

Ich freue mich im nationalen Interesse, daß der Verwaltungsrath sich, in dem Vertrauen auf die Zukunft des deutschen Handels und der deutschen

[1]) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Juni 1880 wurde die preußische Staatsregierung in der Altonaer Zollanschlußfrage noch einmal von dem Abgeordneten Virchow interpellirt. Näheres hierüber s. in der Prov.-Korresp. vom 30. Juni 1880 Nr. 27. Vgl. auch Urk. 180.

[2]) Vgl. hierüber „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 269—272, S. 275 Note ***, sowie die Artikel in der Provinzial-Korrespondenz vom 18. Juni 1879 Nr. 25 „Der Schutz der deutschen Handelsunternehmungen in der Südsee" und vom 28. April 1880 Nr. 18 „Der Gesetzentwurf, betr. die Unterstützung der deutschen Seehandelsgesellschaft".

Digitized by Google

Schiffahrt in der Südsee, welches sie ermuthigt hat, aus eigenen Kräften Hand anzulegen, um die bisherige Blüthe unseres Verkehrs in der Südsee vor Verfall zu schützen, durch die öffentliche Kundgebung und abfälligen Ansichten nicht hat irre machen lassen. Die Ueberzeugung, daß Sie den vaterländischen Interessen durch die Erhaltung der bestehenden Unternehmungen einen dankenswerthen Dienst erzeigen, wird nicht nur von Seiner Majestät und den verbündeten Regierungen, sondern in weiteren Kreisen der gesammten deutschen Bevölkerung getheilt."

179.

13. Mai 1880. **Votum zu einem Schreiben des Finanzministers Bitter vom 4. Mai 1880, betr. den Rückgang der Klassensteuer. Das Schwinden der Wohlhabenheit eine Folge der Freihandelspolitik. Inangriffnahme eines Gesetzes über die Verwendung von Ueberschüssen aus den Reichseinnahmen. Die Steigerung der Einnahmen aus der Einkommensteuer und die fiskalische Veranlagung derselben. Inangriffnahme der Steuerreform. Festhalten an der neuen Zolltarifpolitik.**

„In Anknüpfung an das Schreiben des Herrn Finanzministers vom 4. Mai d. J., den Rückgang der Klassensteuer betreffend, schließe ich mich dem Wunsche an, bei neuen Aufwendungen aus der Staatskasse mit möglichster Sparsamkeit zu verfahren und kann auch mit dem Herrn Finanzminister nur die schonendste Rücksichtnahme auf die geminderte Leistungsfähigkeit der Gemeinden und Sozietäten empfehlen.

In Bezug auf die beachtenswerthe Mittheilung, welche der Herr Finanzminister über die Gestaltung der Klassen- und Einkommensteuer giebt, gestatte ich mir nachstehende Bemerkungen hinzuzufügen.

Der Rückgang der Klassensteuer bildet ein Kriterium des Rückganges der Wohlhabenheit der Bevölkerung. Derselbe hat sich nach der Anlage des Schreibens Seiner Excellenz schon seit mehreren Jahren fühlbar gemacht und würde meiner Ueberzeugung nach noch früher eingetreten sein, wenn nicht der Zuschuß, den unser Nationalvermögen durch 4000 und einige hundert Millionen Mark französischer Kontribution in den Jahren 1871 bis 1874 erhielt, den Verfall aufgehalten hätte, dem unser wirthschaftliches

Digitized by Google

Leben durch die freihändlerische Gesetzgebung entgegengeführt wurde, die seit dem Beginn der sechsziger Jahre an die Stelle der alten Zollvereinstraditionen getreten war. Wenn diese Thatsache weiterer Beweise noch bedurft hätte, so würde der vorliegende Nachweis über den Rückgang der Wohlhabenheit in den Massen unserer Bevölkerung sie liefern. Derselbe hat begonnen mit dem Inslebentreten und der Vollendung der freihändlerischen Aenderung unserer Zollgesetzgebung, welche sich von 1862 ab vollzog, bis sie mit der Aufhebung der letzten Eisenzölle 1876 ihren Abschluß fand. Nur die französische Kontribution und das durch die ungewöhnliche und deshalb unrichtig geschätzte Summe derselben künstlich gesteigerte wirthschaftliche Leben hat den Rückgang unseres Wohlstandes eine Zeit lang aufgehalten, welcher in Folge der Lossagung von den alten, seit 1823 heilsam wirkenden Traditionen des Zollvereins eintrat. Wir dürfen deshalb hoffen, diesen Rückgang mit Erfolg bekämpft zu sehen, wenn unsere Gesetzgebung den Weg festhält, welchen sie in der Reichstagssession von 1879 betreten hat und wenn sie ihn fortsetzt, unbeirrt durch den mehr auf der Fraktionstaktik als auf der Erwägung der öffentlichen Wohlfahrt beruhenden Widerspruch.

Ich glaube, daß eine Erleichterung des Fortschreitens auf diesem Wege darin gefunden werden könnte, wenn die preußische Gesetzgebung sich bald, und womöglich noch für die Landtagssession des Herbstes die Aufgabe stellte, die Verwendung derjenigen Ueberschüsse aus Reichseinnahmen gesetzlich festzulegen, welche durch neue Steuervorlagen an den Reichstag erstrebt werden.[1]) Es läßt sich hoffen, daß letztere im Reichstag leichter zur Annahme zu bringen sein werden, wenn vorher in Preußen gesetzlich festgestellt sein wird: zur Abschaffung, Erleichterung oder Ueberweisung welcher direkten Steuern die erstrebten Mehreinnahmen verwendet werden müssen, und wenn andere größere Bundesstaaten diesem Beispiel zu folgen sich entschließen.

Von einer Publikation der Denkschrift des Herrn Finanzministers möchte

[1]) Der Finanzminister Bitter ließ sich die Ausführung dieses Programms angelegen sein. Um eine gemeinschaftliche Basis für die Einzelregierungen zu finden, verständigte sich der preuß. Finanzminister im Juli 1880 in Koburg mit den Finanzministern aller deutschen Staaten dahin, daß die Ueberschüsse von gewissen neuen Reichssteuern, welche den Einzelstaaten zu Gute kommen möchten, überall zur Entlastung von direkten Steuern verwendet werden sollten. Vgl. auch Urkunde 183.

Digitized by Google

ich nicht abrathen,[1]) weil ich glaube, daß der Nutzen einer solchen die entgegenstehenden Bedenken überwiegen wird, namentlich wenn die Darlegung der thatsächlichen Verhältnisse mit derjenigen der Intentionen der Regierung bezüglich der Abhülfe Hand in Hand geht. Der Rückgang der Klassensteuer in so wesentlichem Maße, und bei gleichzeitigem Steigen der Bevölkerung, hat als Symptom eine Bedeutung, der sich die öffentliche Meinung, die Abgeordneten und die Wähler nicht werden verschließen können, und ich glaube, daß diese bedauerliche Thatsache den Argumentationen mit Erfolg entgegengehalten werden kann, welche unter Leitung der Fortschrittspartei jede Steuerreform bekämpfen und ein scheinbares Gleichgewicht des Budgets durch fingirte Einnahmen und Verwendung des Kapitalbesitzes anstreben.

Die gleichzeitige Steigerung der Einkommensteuer von 30 auf $33\frac{1}{2}$ Millionen seit 1875, während die Klassensteuer rückgängig geblieben ist, kann ich nicht für das Ergebniß einer richtigeren und schärferen Erfassung des wirklichen Einkommens ansehen, sondern nur als ein Resultat drückender Steigerung der Ansätze von Seiten der Veranlagungsorgane, durch welche der Einkommensteuerpflichtige grundsätzlich erhöht wird, bis er reklamirt.[2]) Zur Reklamation entschließen sich die Kaufleute und andere Geschäftsmänner, die ihres Kredits bedürfen, nur schwer aus Rücksicht auf diesen Kredit. Aber auch diejenigen Steuerpflichtigen, welche auf ihren Kredit nicht angewiesen sind, werden in den meisten Fällen eine Erhöhung über das gesetzliche Maß, so lange sie nicht zu hart fällt, lieber eine Zeit lang ertragen, als sich den Unbequemlichkeiten einer Reklamation zu unterziehen. Es kommt dazu, daß nur diejenigen, welche ihr Vermögen aus regelmäßig und baar fließenden Quellen beziehen, mit Sicherheit in der Lage sind, die Ziffer ihres Einkommens selbst beurtheilen und nachweisen zu können. Ich kann nur einen bedenklichen Beweis für die Fiskalität, mit welcher die Veran-

[1]) Unterm 28. Oktober 1880 legte der Finanzminister Bitter dem Abgeordnetenhause eine Nachweisung über die Anzahl der für das Jahr 1880/81 A. zur Klassensteuer, B. zur klassifizirten Einkommensteuer veranlagten Personen und über den Betrag der für dasselbe fest veranlagten Steuer vor (Druckf. Nr. 12, Haus der Abgeordneten 14. Legislaturperiode, II. Session 1880/81).

[2]) Ueber die Grundsätze, von denen der Finanzminister Camphausen bei der Einschätzung zur Klassen- und Einkommensteuer ausging, vgl. dessen Abgeordnetenhausrede vom 18. Februar 1876 und die Provinzial-Korrespondenz vom 23. Februar 1876 Nr. 8.

Digitized by Google

lagungsorgane der Einkommensteuer verfahren,[1]) in dem Umstand erblicken, daß in der Zeit von 1875 bis 1880, wo notorisch alle nicht aus festen Geldquellen fließende Einnahmen, und namentlich die der wohlhabenderen und besitzenden Klassen zurückgegangen sind, das Ergebniß der Einkommensteuer um beinahe 12 pCt. hat gesteigert werden können. Ich kann im Hinblick auf die drückenden Zeitverhältnisse und den Rückgang der Erträge aller Vermögen nicht glauben, daß eine solche Steigerung in den Grenzen der Veranlagung möglich gewesen ist, innerhalb welcher die Regierung keine Gefahr läuft, berechtigte Unzufriedenheit zu erregen.

Wenn ich nach vorstehender Darlegung mich den Mahnungen des Herrn Finanzministers zur Sparsamkeit aus vollster Ueberzeugung anschließe, so kann ich nicht umhin, in den Momenten, mit welchen die Denkschrift Seiner Excellenz begründet ist, eine verstärkte Aufforderung für Inangriffnahme der Reform unserer Steuern[2]) und einen Beweis dafür zu erblicken, wie sehr die freihändlerische Störung, welche in den sechziger Jahren die Tradition des Zollvereins betroffen, den Wohlstand der Nation geschädigt hat, und wie nothwendig es ist, in der Abwehr des freihändlerischen Schadens fortzufahren. Die Geschichte des Zollvereins bis zum Ende der sechziger Jahre weist, zum Theil unter sehr viel engeren und erschwerenderen Verkehrsverhältnissen, als es die des Deutschen Reichs sind, ein ununterbrochenes Fortschreiten Preußens auf der Bahn der Wohlhabenheit und Steuerfähigkeit seiner Einwohner nach, und schon die kurze Zeit von einem halben Jahre, seit welcher das fehlerhafte System im Prinzip verlassen worden ist, ohne noch das der Vergangenheit wiederherzustellen, weist eine, wenn auch geringe

---

[1]) Der Finanzminister Bitter bemerkte in einer Abgeordnetenhausrede vom 27. November 1879: „Ich bin kein Freund davon, daß die Steuern bis auf die höchste Höhe hinaufgeschraubt werden, vielmehr daß sie in einem vernünftigen, loyalen, nach allen Seiten den Verhältnissen entsprechenden Maße veranlagt werden. Der Staat braucht Steuern und muß verlangen, daß sie gezahlt werden, wie sie veranlagt sind. Die Veranlagung selbst richtet sich nach den Gesetzen, den Umständen, den Verhältnissen des Landes und überhaupt nach dem allgemeinen Werth, der zwischen Steuer und zwischen dem Leben der Staatseinwohner herrscht."

[2]) Auf die Nothwendigkeit, der im Jahre 1879 begonnenen Reform der Finanzgesetzgebung eine weitere Ausdehnung zu geben, hatte bereits die Rede des Stellvertreters des Reichskanzlers, Grafen zu Stolberg-Wernigerode, am 12. Februar 1880 zur Eröffnung des Reichstags hingewiesen. Vgl. auch den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 1. April 1880 Nr. 14 „Die finanzielle Aufgabe des Reichstags."

Digitized by Google

Besserung des wirthschaftlichen Lebens nach,[1]) auf deren Anwachsen wir rechnen dürfen, wenn auf diesem Wege fortgefahren wird."

180.

25. Mai 1880. **Schreiben an den Finanzminister Ritter, betreffend die Handels- und Schiffahrtsverhältnisse Harburgs. Förderung derselben durch Aufhebung der Zolllinien auf den beiden Elbufern.** (Auszug.)

„Von dem Kreishauptmann von der Osten in Harburg habe ich auf meine als preußischer Minister der auswärtigen Angelegenheiten über die Harburger Handels- und Schiffahrtsverhältnisse an ihn gerichteten Fragen den s. p. r. beigefügten Bericht vom 22. d. M. erhalten. Durch den Inhalt desselben finde ich mich in der Auffassung befestigt, nach welcher ich als künftige, im Bundesrath zu vertretende Grenze des Hamburger Freihafengebiets die Linie bei Ew. Excellenz befürwortet habe, welche gegenüber von Altona den Köhlbrand aufwärts bis zur Hamburger Landesgrenze und dann nördlich von Wilhelmsburg die Landesgrenze entlang, bis zur Nordelbe oberhalb Kaltenhofen führt. Es würde dazu erforderlich sein, daß außer den sämmtlichen preußischen Gebietstheilen auch das linkselbische Hamburger Gebiet vom Köhlbrand bis zur Westspitze des Finkenwerders von dem Freihafengebiet abgetrennt würde.

Im Uebrigen sind meines Dafürhaltens die Harburger Interessen der Vertretung durch Preußen im Bundesrath nicht weniger würdig als die von Altona. Wenn Harburg Schiffe bis zu 16 oder auch nur 14 Fuß Tiefgang aufnehmen kann, so hat dasselbe, als Endpunkt des freien Eisenbahnverkehrs aus dem größeren südelbischen Theil des Deutschen Reichs, eine bedeutende Zukunft vor sich; wäre heut zu Tage über die Anlage von Hamburg als der Haupthandelsstadt des Elbgebiets ohne Vorgeschichte zu entscheiden, so würde die Wahl vielleicht eher auf das linke als auf das rechte Elbufer fallen, letzteres umsomehr, als die Süderelbe naturgemäß mehr Elbwasser an sich zieht als die Norderelbe, weil ihr Lauf bis zur

[1]) Die Provinzial-Korrespondenz konnte die ersten Anzeichen einer beginnenden wirthschaftlichen Besserung bereits zu Anfang des Jahres 1880 konstatiren. Vgl. den Artikel in der Nr. 1 vom 2. Januar 1880 „Rückblick auf das Jahr 1879". Vgl. auch Urkunde 183.

Digitized by Google

Wiedervereinigung beider um ca. drei Kilometer kürzer, also auch schneller ist. Die erheblichen Strombauten, welche von Hamburg zur Vermehrung des Wassers in der Norderelbe unternommen worden sind, haben eher das Gegentheil des beabsichtigten Zwecks herbeigeführt. Ich halte darnach die Pflege Harburgs als Hafen für eine ergiebige, und das Recht dieser preußischen Stadt auf eine solche für nachgewiesen. Die Vorbedingung jedes Erfolgs und jeder wirksamen Pflege des Verkehrs von den übrigen Ortschaften am Ufer der Unterelbe, wie Buxtehude, Horneburg, Stade, Freiburg und am rechten Elbufer Altona, Wedel, Glückstadt, Brunsbüttel, und der reichen Marschlande, welche die Lande Hadeln, Kehdingen und die alten Lande, und auf dem rechten Ufer die Niederungen bei Uetersen, Crempe, Wilster u. s. w. bilden, und deren Bewohner bis Blankenese aufwärts lebhaft an der Seeschiffahrt betheiligt sind, die Vorbedingung der vollen Entwicklung dieses reichen Materials für Seehandel und Ausbildung seefahrender Bevölkerung bleibt immer die Aufhebung der zwei Zolllinien auf den beiden Elbufern zwischen Altona und Cuxhafen."

181.

16. Juni 1880. **Erlaß an den Unterstaatssekretär im Reichsschatzamt Scholz, betreffend den Einfluß von Eisenbahntarifverträgen. Begriff des Transit. Opportunität einer Besteuerung desselben durch Abänderung des Zollgesetzes. Die damit erreichbaren handelspolitischen Vortheile. Erhöhung der Einfuhrzölle gegenüber Rußland und Amerika. Begünstigung Oesterreichs.** (Auszug.)

— — „Man kann durch Eisenbahntarifverträge viel größere Vortheile und Nachtheile ausdrücken, als durch Befreiung oder Nichtbefreiung des Transits von Zöllen.[1])

Ich halte den heute gangbaren Begriff des Transits für einen künstlich geschaffenen. Mir scheint dieser Begriff im Grunde nur anwendbar auf Waaren, welche vor dem Eintritt in die Grenzen zum Durchgang ohne Aufenthalt deklarirt werden. Eine Durchfuhr mit allen den Erleichterungen,

[1]) Vgl. auch Urkunde 172 zu Eingang.

Digitized by Google

welche wir durch Gestattung von Zwischenlagern und etappenweiser Beförderung gewähren, fällt nicht mehr nothwendig unter den Begriff des Transits, sondern unter den der Ein- und Ausfuhr. Der Transit aus Rußland nach Frankreich nimmt in den seltensten Fällen seinen Weg durch Deutschland direkt nach Frankreich. Es ist viel häufiger Frankreich gegenüber ein russisch-belgischer, holländischer oder schweizerischer. Auf diesen Transit kann Frankreich die Anwendung der Meistbegünstigungsklausel des Friedensvertrags selbst im Falle direkter Beförderung unter Zollverschluß von uns nicht verlangen.

Da die sonstigen zur Zeit entgegenstehenden Handelsverträge sich durch Kündigung beseitigen lassen, so liegt das Haupthinderniß einer Besteuerung des Transit nach meiner Auffassung nicht in den Vertragsverhältnissen, sondern in unserem Zollgesetz. Wollen wir ihn besteuern — worin die erste zu entscheidende Frage liegt — so müssen wir damit anfangen, die Abänderung des Zollgesetzes zu suchen.

Die Hauptwirkung der Besteuerung des Transit bezw. seiner Gleichstellung mit der Einfuhr würde sich immer gegen das westliche Rußland und gegen Oesterreich-Ungarn richten. Frankreichs Transit durch Deutschland nach Osten ist geringer und betrifft leichte Waaren. Eine günstigere Behandlung Oesterreichs würde überdies noch nicht die Beibehaltung der vollen Freiheit, sondern nur eine minder hohe Belastung bedingen. Wenn wir auf Rußland einen Druck ausüben wollen zur Minderung seines Prohibitiv-Systems, so können wir es aber nicht durch bloße Erschwerung des Transit, sondern wir müssen die russische Einfuhr stärker bezollen, denn sie ist größer als der Transit Rußlands durch Deutschland. Ich weiß nicht, ob Ew. Excellenz die in russischer Sprache veröffentlichten jährlichen Zollübersichten bekannt sind. Dieselben liefern ein brauchbares Material zur Erkenntniß derjenigen russischen Ausfuhrgegenstände nach Deutschland, welche man besteuern muß, um Rußland empfindlich zu werden. Wirksamen Kampf gegen Rußland und Amerika werden wir nur durch Erhöhung der Einfuhrzölle auf Produkte beider führen können, wobei ich immer diejenigen Erzeugnisse ausnehme, welche wir, wie die Baumwolle, in Deutschland nicht herstellen. Die österreichisch-ungarische Einfuhr übersteigt die russische in den Hauptartikeln wesentlich, und wenn wir sie, abgesehen vom Transit, auf dem bisherigen Fuße belassen, die russische aber höher verzollen, so

Digitized by Google

werden wir die österreichische Kornkammer zur Verfügung behalten und Rußland gegenüber den Retorsionszweck erreichen. Daß wir Frankreich auf landwirthschaftliche Massenprodukte dieselben Begünstigungen gewähren wie Oesterreich, hat thatsächlich keine Bedenken."

182.

27. Juni 1880. **Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Gesichtspunkte für die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide. Berücksichtigung von Inowrazlaw und Breslau. Die Mischung von in- und ausländischem Getreide für die Gesammtheit kein Vortheil.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich unter Bezugnahme auf das Schreiben vom 18. d. M. mitzutheilen, daß ich in den Antrag, betreffend die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide innerhalb des preußischen Zollverwaltungsbereichs, welchen ich heute bei dem Bundesrath eingebracht habe,[1]) die von Hochdenselben in Vorschlag gebrachten Städte aufgenommen habe. Wenn ich im Uebrigen die Bedenken, welche sich mir zunächst bezüglich einiger derselben aufgedrängt hatten,[2]) schließlich habe fallen lassen, so gestatte ich mir über die Gründe, welche mich dabei geleitet haben, nachstehende Bemerkungen anzufügen:

Obwohl es mich anfänglich überraschte, daß Ew. Excellenz auch Inowrazlaw zu den solcher Art zu begünstigenden Orten gezählt zu sehen wünschten, da diese Stadt nach den Bedingungen ihrer örtlichen Lage als

---

[1]) Vgl. die Bundesraths-Drucksache Nr. 124 vom Jahre 1880.

[2]) Die Frage der Transitlager, besonders für Getreide und Holz, welche für die Ostseehäfen von großer Bedeutung ist, war in der Zolltarifkommission im Jahre 1879 Gegenstand eingehender Verhandlungen gewesen, welche zu der Aufnahme der Bestimmung geführt hatte, daß Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß und bei Einschränkung der Behandlung, Umpackung und Mischung der Waaren mit der Maßgabe bewilligt werden sollen, daß bei der Ausfuhr der Prozentsatz der darin enthaltenen ausländischen Waare als zollfreie Durchfuhr anzusehen ist. Ein Verbesserungsantrag des Abg. von Varnbüler wollte diese Transitlager für Getreide und Holz nur dann unbedingt bewilligen, wenn die darin lagernden Waaren ausschließlich für das Ausland bestimmt sind, nicht ohne Weiteres, wenn sie theils für das Inland, theils für das Ausland bestimmt sind. Der Reichstag trat der Auffassung Varnbülers, nachdem für dieselbe auch der Reichskanzler eingetreten war, bei. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 262 ff.

Digitized by Google

wirkliches Hinterland von Danzig oder anderen Ostseehäfen in Beziehung auf den Getreidehandel kaum angesehen werden kann, so bin ich doch in der Erwägung bereitwillig darauf eingegangen, daß es sich dort um einen aufblühenden Germanisirungspunkt inmitten polnischer Landestheile handelt, welcher im nationalen Interesse jede thunliche Förderung verdient.

Auch für Breslau schien mir ein ausreichendes und berücksichtigenswerthes Bedürfniß zweifelhaft. Wie Ew. Excellenz in dem Schreiben vom 22. März d. J. gewiß zutreffend ausführen, hat die Provinz Schlesien nicht unerhebliche Mengen Getreide behufs Befriedigung des eigenen Bedürfnisses vom Auslande zu beziehen, die naturgemäßen Vorbedingungen eines Transithandels mit Getreide scheinen dort mithin grade zu fehlen. Im Hinblick auf die Bedeutung der Stadt als Mittelpunkt einer so wichtigen und volksreichen Provinz habe ich zwar, gegenüber der von Ew. Excellenz vertretenen Anschauung, über die Nothwendigkeit, auch in Breslau gemischte Getreidelager zuzulassen, meine Bedenken auf sich beruhen lassen, kann hierbei jedoch nicht umhin, erneut mich dagegen prinzipiell auszusprechen, als ob derjenige Getreidehandel überhaupt wie ein legitimer und dem nationalen Interesse dauernd förderlicher anzusehen und zu behandeln wäre, welcher seine Basis in der Mischung von ausländischem und inländischem Getreide hat. Schon bei der Berathung des Zolltarifgesetzes im Reichstag habe ich darauf hingewiesen, daß diese Manipulation nur geeignet sei, über die Qualität des deutschen Erzeugnisses auf dem Weltmarkt fälschlich eine ungünstige Meinung zu unterhalten, und daß die Nachtheile, welche hierdurch für den Standardwerth des aus Deutschland kommenden Getreides auf die Dauer resultirten, den etwaigen Nutzen des Mischens in der Gesammtheit weitaus überwögen.[1]) Das bessere deutsche Getreide wird durch Mischung mit dem schlechteren russischen gefälscht, und das dadurch hergestellte minderwerthige Produkt zum Vortheil seines russischen, zum Nachtheil seines deutschen Bestandtheils als „deutsches" Getreide im Auslande zu Markte gebracht. Diese Anschauung gründet sich auf die fast übereinstimmende Ueberzeugung aller Produzenten, und wenn in Handelskreisen und deren unmittelbaren oder mittelbaren Organen die gegentheilige Ansicht überwiegt, so scheint mir daraus nur hervorzugehn, daß das Mischen zwar dem Kaufmann, der es betreibt, vor-

[1]) Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 240 ff.

Digitized by Google

theilhaft sein mag, aber nur auf Kosten unserer inneren Getreideproduktion und ihres Werths im Auslande. Ich sehe deshalb nach wie vor das Mischen als eine im Interesse der Allgemeinheit nicht wünschenswerthe und durch Zulassung von Mischungslagern oder sonst staatlich nicht zu begünstigende Handelsthätigkeit an. Auch auf Breslau findet dieses mein Bedenken zwar Anwendung, aber in geringerem Maße als auf die geographisch für den russischen Export günstiger gelegenen Häfen. Das auf die Richtung Breslau angewiesene fremde Getreide bedarf der Mischung entweder garnicht, wie das ungarische, oder, wie das südrussische, in geringerem Maße, weil es an sich voller und reifer ist als das übrige russische." [1])

183.

11. August 1880, **Kissingen. Erlaß an den Direktor im Reichsschatzamt Burchard, betreffend Zielpunkte für die Steuerreform in Preußen. Doppelte Besteuerung des Einkommens aus der Landwirthschaft. Schwierigkeiten bei Durchführung der Reform. Politische Rückwirkungen. Stellungnahme zu den Beschlüssen der Koburger Ministerkonferenzen. Erhöhung der Branntwein- und Zuckersteuer. Mahnung zur Sparsamkeit.** (Auszug.)

— — „Ich gebe gerne zu, daß der Finanzminister nicht auf Einnahmen verzichten kann, solange der Ersatz für dieselben nicht gesichert ist; aber vielleicht läßt sich doch eine Form finden, in welcher durch preußisches Gesetz festgestellt werden kann, welche Gestaltung und Verwendung der Grundsteuer und der Einkommensteuer für die Zukunft ins Auge gefaßt, und für welchen Betrag dieser beiden Steuern Preußen im Wege der Reichsgesetzgebung anderen Ersatz zu erstreben sich dem Landtag gegenüber verpflichtet.[2]) Die Doppelbesteuerung, welcher das Einkommen aus der Land-

[1]) Der Bundesrath tritt in der Sitzung vom 30. Juni 1880 dem Antrag des Reichskanzlers bei. (§. 495 der Protokolle.) Die einschlägige Bekanntmachung findet sich abgedruckt in dem Centralblatt für das Deutsche Reich 1879 S. 499 ff.

[2]) Vgl. oben S. 334. Der dem Abgeordnetenhause unterm 21. Dezember 1880 zugegangene Gesetzentwurf, betr. die Verwendung der in Folge weiterer Reichssteuerreformen an Preußen zu überweisenden Geldsummen, (Drucksache Nr. 98, Haus der Abg., 14. Legislaturperiode, II. Session 1880/81) wollte die vom Reich zu erwartenden neuen Erträge gleichsam Zug um Zug zu einem Drittel auf die

Digitized by Google

wirthschaft vermöge der Kumulirung der Grundsteuer mit der Einkommensteuer unterliegt, und die weitere Doppelbesteuerung, welche darin liegt, daß die hypothecirten Werthe des Grundbesitzes sowohl von der Einkommensteuer des Hypothekengläubigers, wie von der Grund- und Häusersteuer betroffen werden, ist durch die Verhandlungen der letzten Jahre und den wirthschaftlichen Rückgang während derselben der vom Grund- und Häuserbesitz steuernden Bevölkerung deutlich zum Bewußtsein gekommen. Die Schwierigkeiten, welche die Regierung im Reichstag und Landtag zu überwinden hat, um zur Durchführung ihrer Reformen und zu einer gerechteren Vertheilung der Staatslasten zu gelangen, entziehen sich der richtigen Würdigung bei der Mehrzahl der Wähler: bei der letzteren wird als residuum nur Unzufriedenheit mit der Regierung und Neigung zu oppositioneller Wahl zurückbleiben. Eine Minderheit dagegen, und mit ihr wahrscheinlich die intelligenteren Führer, werden in die, erst in den letzten Monaten mit einigem Erfolg von uns bekämpfte Neigung zurückfallen, die Bildung einer Majorität, und schließlich auch die einer entsprechenden Regierung, in Gemeinschaft mit dem Centrum zu versuchen. Es ist dann möglich, daß die Wahlkreise, welche konservativ bleiben, durch Angehörige der äußersten Rechten vertreten sein werden, während in anderen, jetzt konservativ vertretenen, die Majorität zu Gunsten des Fortschritts wechselt, weil ein Theil der Stimmen aus Verdruß pessimistisch für die am lautesten schimpfende Opposition, die fortschrittliche, stimmen wird. Daß die betheiligten Wähler durch ein solches Verhalten jede jetzt vorhandene Aussicht auf Steuerreform zerstören helfen, werden sie sich, in der Verdummung, welche geschickte Redner hervorzubringen wissen, schwerlich klar machen.

Ich füge die Mittheilung des Herrn Finanzministers vom 2. d. M. über die Koburger Konferenzen[1]) hier bei, indem ich mich mit dem Inhalt derselben prinzipiell einverstanden erkläre. Ich habe meinerseits vom Standpunkte des Reichs durchaus kein Bedenken dagegen, wenn die zu erwartenden Ueberschüsse des Reichs den Einzelregierungen dauernd überwiesen werden. Im Reichstag aber wird, wie ich fürchte, die Absicht unter nationalen

---

Personal-, und zu zwei Dritteln auf die Ueberweisung von Grund- und Gebäudesteuer an die Kommunen vertheilt wissen, etwa in dem Maße, daß die untersten vier Klassensteuerstufen ganz befreit werden.

[1]) Vgl. oben S. 334 Note 1.

Digitized by Google

Vorwänden von denen angegriffen werden, welche Schwierigkeiten machen und mit den Regierungen über Geldbewilligungen nur für erweiterte Machtbefugnisse des Reichstags verhandeln wollen, ohne dies offen einzugestehen. Derselbe Streit wurde ohne jede praktische Unterlage beim Franckenstein'schen Antrage geführt.

Bezüglich der Erhöhung der Branntwein- und der Zuckersteuer wird schleunige Besprechung mit hervorragenden und sachkundigen Interessenten geboten sein, damit diese Erhöhungen ohne Schaden für die davon betroffenen Industrien und für die beim Kartoffel- und Rübenbau thätige Arbeiterbevölkerung bewirkt werden; ich habe dabei namentlich das Bonifikationsverfahren bei Export und Denaturirung im Sinne.

Der Mahnung zur Sparsamkeit, und besonders bei den Reichsbauten, schließe ich mich gern an, und rechne bei der desfallsigen Kontrole namentlich auf die Repression des Reichsschatzamts bei Feststellung der Budgets."

23. August 1880. Provisorische Uebernahme der Leitung des Ministeriums für Handel und Gewerbe.

Wir sind hiermit wiederum bei dem Zeitpunkte angelangt, da in Bezug auf das, **was kommen werde,** die abenteuerlichsten Gerüchte verbreitet wurden und Glauben fanden. Seitdem sind neun Jahre verflossen, Zeit genug, um in einem folgenden Schlußbande zeigen zu können, ob man sich freuen darf, daß jene Funktionen, welche im Reiche von dem Fürsten Bismarck wahrgenommen worden, auch in dem mächtigsten der Bundesstaaten in seine Hand gelegt sind.

Digitized by Google

Personenverzeichniß.

(Die vorgedruckte I weist auf das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth", II auf die vorstehend abgedruckten „Aktenstücke ꝛc." hin.)

A.

Achenbach, Dr., preuß. Geh. Ober-Bergrath I 52.
— preuß. Geheimer Ober-Regierungsrath II 167.
— preuß. Handelsminister I 41, 58, 71, 94, 97, 109, 117, 125; II 174, 178, 181, 200, 207, 211, 213, 222, 230, 232, 256, 257, 258, 272.
Alexander I., Kaiser von Rußland I 242.
Alvensleben, Graf von I 230.
Andrassy, Graf, österr. Minister des Aeußern I 66, 126, 268; II 268, 269, 271.
Arnim, Graf von, Kaiserlicher Botschafter in Paris I 99.
Augustenburg, Erbprinz von II 43.

B.

Bamberger, Dr., Reichstagsabgeordneter I 116, 151.
Baring Bros u. Co. in London I 270.
Bauznern, Guido von, ungarischer Reichstagsabgeordneter I 273.
Bebel, Reichstagsabgeordneter I 50; II 166.
Becker, Dr., Bürgermeister und Reichstagsabgeordneter II 168.
Beckerath, von, Abgeordneter I 8.
Behn, Gustav, Aeder in Hamburg I 63.
Behrend, Fabrikbesitzer II 143.
Benedetti, französischer Botschafter in Berlin II 109.
Bennigsen, von, Reichstagsabgeordneter I 105, 127, 208, 232, 258, 265, 266, 281; II 252.
Bernards, Landtagsabgeordneter II 183.
Bernstorff, Graf von, preuß. Gesandter in London II 94.
Bernuth, von, Polizeipräsident II 59, 60, 80.
Beust, Graf von, österr. Reichskanzler I 54, 65; II 161.
Beutner, Regierungsrath a. D. I 273.
Biedermann, Reichstagsabgeordneter I 52.
Bismarck, Herbert Graf von I 89; II 239, 268, 272, 274, 311.
— Wilhelm Graf von I 213, 274, 285; II 297, 302, 303.
Bitter, preuß. Unterstaatssekretär I 167.
— preuß. Finanzminister I 277, 287; II 325, 328, 333, 334, 335, 336, 337, 340.
Blankenburg, von, Generallandschaftsrath und Landtagsabgeordneter I 27, 69, 70; II 64, 188.
Blome, Graf II 66.
Bodelschwingh, von, preuß. Finanzminister I 57, 230; II 17, 36, 49, 52, 53, 58, 66, 67, 71, 74, 80.
— preuß. Staatsminister a. D. I 16.
Böhm, Regierungs-Referendar und Landrathsamts-Verweser in Waldenburg i. Schl. II 23.
Boetticher, von, preuß. Oberpräsident I 152, 287.
Bolle, C. und F. Schmidt, Besitzer der Norddeutschen Eiswerke in Berlin II 130.
— Delegirter des deutschen Fischereivereins II 155.
Bonin, von I 230.
Boretius, Professor und Reichstagsabgeordneter I 155.
Bornhold, Schiffskapitän II 115.
Brandt, von, Landtagsabgeordneter II 172.
Braun-Wiesbaden, Reichstagsabgeordneter I 50, 87, 116; II 166.
Bucher, Lothar, Kais. Wirklicher Geheimer Legationsrath I 27, 69, 89, 90; II 94, 117, 140, 190, 202, 203.
Bülow, von, preuß. Staatsminister und Staatssekretär des Auswärtigen Amts

Anm. Fürst Bismarck, der Verfasser der zum Abdruck gelangten Berichte ꝛc., findet sich in dem Verzeichniß nicht aufgeführt.

Digitized by Google

I 90, 103; II 202, 204, 239, 248, 250, 251, 268, 269, 271, 274, 302, 303, 311.
Buol, Graf von, österr. Ministerpräsident I 21.
Burchard, Kais. Geheimer Rath I 178; II 297.
Kais. Direktor im Reichsschatzamt II 342.
Burlingame, außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister von China II 148.

C.

Camphausen, preußischer Finanzminister I 33, 35, 37, 41, 42, 56, 57, 58, 62, 90, 94, 95, 96, 97, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 111, 116, 117, 118, 123, 125, 127, 128, 132, 137, 230; II 136, 138, 139, 140, 152, 162, 184, 200, 204, 220, 222, 232, 238, 247, 249, 252, 274, 335.
Canstein, Dr. von, Oekonomierath I 183.
Chlumecky, von, österr. Handelsminister II 266.
Choqerlen, Fabrikant in Radevormwald II 56.
Chotek, Graf von II 33, 34.
Conrad, Geheimer Kommerzienrath II 84.
— Vorsitzender des zweiten Provinzial-Landtags der Provinz Westpreußen I 211.

D.

Damme, Abgeordneter zum zweiten Provinzial-Landtag der Provinz Westpreußen I 211.
Dechend, von, Präsident der Reichsbank I 261.
Delbrück, preußischer Staatsminister und Präsident des Bundeskanzler-Amts resp. des Reichskanzler-Amts I 25, 26, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 62, 68, 76, 77, 78, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 99, 101, 105, 123, 158, 203, 212, 260, 261; II 104, 117, 135, 156, 186, 202, 203, 204, 224, 225.
— Dr., Reichstagsabgeordneter I 227, 229, 232, 236, 237, 238, 239, 250.
Drouyn de Lhuys, französischer Minister der auswärtigen Angelegenheiten II 19, 67.
Dühring, Dr. E., Privatdozent I 31; II 83, 84.
Düsberg I 230.
Duncker, Landtagsabgeordneter II 127.

E.

Eberty, Dr., Stadtgerichtsrath und Landtagsabgeordneter II 168.
Eck, Geheimer Ober-Regierungsrath im Bundeskanzler-Amt II 119.
— Direktor im Reichskanzler-Amt II 157, 158.
— Unterstaatssekretär im Reichskanzler-Amt II 313.
Elsner von Gronow, Landtagsabgeordneter II 168, 180.
Elwanger, Dr., Geheimer und Ober-Regierungsrath a. D., früherer Oberbürgermeister von Breslau II 20, 22, 25, 31.
Erbrich, Kommissionsrath in Erdmannsdorf I 213.
Erffa, von I 258.
Erxleben, von, Delegirter des deutschen Fischereivereins II 155.
Eulenburg, Graf zu II 3.
preuß. Minister des Innern I 94; II 10, 22, 49, 54, 67, 74, 93, 104, 107, 117, 118, 151, 184, 185, 213.

F.

Fabri, Dr. Friedrich I 258.
Falk, preuß. Geh. Ober-Justizrath I 52.
Faucher, Dr., Landtagsabgeordneter II 61, 62, 63.
Favre, Jules II 154.
Flemming, Graf von, preußischer Gesandter in Karlsruhe II 96.
Flottwell, von, preuß. Finanzminister I 230.
Franckenstein, Freiherr von und zu, Reichstagsabgeordneter I 161, 258, 262, 265, 266, 267.
Frankenberg, Graf von, Reichstagsabgeordneter I 257.
Franz Joseph, Kaiser von Oesterreich II 31, 45, 46.
Friedenthal, Dr., preuß. Minister für Landwirthschaft ꝛc. I 58, 166; II 201, 206, 215, 227, 254, 299, 302.
Friedheim, Fabrikant II 80.
Friedrich der Große, König von Preußen I 30.
Friedrich Wilhelm III., König von Preußen I 242.

G.

Gerolt, von, preuß. Gesandter in Washington II 114.
Gladstone, früherer Premierminister Englands I 110.
Glaser, Professor II 56, 62, 83.
Godeffroy, Firma in Hamburg I 166, 269, 270.
Gustav, Senator in Hamburg II 256.
Götze, von, Regierungspräsident II 143.
Golz, Graf von der, preuß. außerordentlicher Botschafter in Paris II 18, 19, 25, 67, 97.
Gültlingen, Freiherr von, zu Heilbronn I 207.

Digitized by Google

Günther, Geheimer Kommissionsrath in Berlin I 177.

H.

Hachein, Oberbürgermeister in Essen I 267.
Hammacher, Dr., Reichstagsabgeordneter II 168.
Hansemann I 230.
Harkort, Landtagsabgeordneter I 8; II 127.
Hasselbach, preuß. Geheimer Finanzrath II 40.
Haushofer, M., Verfasser des Aufsatzes: „Die Volkswirthschaftslehre in der Reichsacht" I 227.
Haymerle, Baron von, österr. Minister II 311, 319.
Heereman von Zuydwyk, Dr. Freiherr von, Reichstagsabgeordneter I 262.
Henk, preuß. Korvetten-Kapitän II 115.
Hertel, Fabrikinspektor II 258.
Heyden-Kartlow, von, Generallandschaftsrath II 113.
Heydt, Freiherr von der, Staatsminister a. D. II 19, 75, 77.
— Finanzminister I 35, 42, 57, 80, 230; II 91, 108, 119, 127, 128, 133, 135, 136.
Hobrecht, preuß. Finanzminister I 106, 107, 143, 144, 166, 167, 184, 230; II 280, 310.
Hock, Ritter von, österr. Ministerialrath II 43.
Hofmann, preuß. Staatsminister und Präsident des Reichskanzler-Amts I 40, 41, 86, 89, 90, 91, 92, 94, 100, 125, 126, 142, 143, 144, 167, 212, 287; II 224, 237, 239, 240, 242, 245, 255, 265, 272, 297, 299, 301, 302, 307, 309, 313, 314, 315.
Hofmann-Chappuis, von, Oberstlieutenant a. D. in Bonn II 56.
Hohenlohe-Schillingsfürst, Fürst von, Kais. Botschafter in Paris I 77.
Homeyer, preuß. Unterstaatssekretär II 267.
Huber, Professor in Wernigerode II 11, 22.
Hülsen, von, Generaldirektor II 68, 82.

J.

Jaacks, Gemeindevorsteher in Pölß I 180.
Jacobi, Geheimer Regierungsrath a. D. und Landtagsabgeordneter I 28, 78.
Jagow, von, Ober-Präsident der Provinz Brandenburg II 55.
Itzenplitz, Graf von, preuß. Handelsminister I 27, 58, 65; II 12, 15, 16, 17, 22, 36, 48, 49, 52, 53, 58, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 71, 72, 74, 76, 77, 78, 82, 83, 90, 91, 92, 93, 95, 109, 112, 126, 127, 131, 140, 142, 146, 148, 151, 152, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 167, 168, 174.

K.

Kameke, von, preuß. Kriegsminister II 307.
Kardorff, von, Reichstagsabgeordneter I 56; II 204.
Karolyi, Graf, österr. Botschafter in Berlin I 66, 67.
Kauffmann, Fabrikbesitzer in Blumenau II 21, 23.
Keller-Holl, preuß. Regierungsrath II 53.
Kelley, Wm. D., Kongreßpräsident von Pennsylvanien II 259, 260, 261.
Kerckhoff, Bürgermeister zu Altendorf I 184.
Keudell, von, preuß. Regierungsrath II 15, 94.
Kleist-Retzow, von, preuß. Wirklicher Geheimer Rath und Mitglied des Herrenhauses I 83.
Klewitz, von, preuß. Finanzminister I 229, 230.
Königsmarck, Graf von, preuß. Minister für Landwirthschaft ꝛc. I 58; II 187, 188.
Körte, Dr., Kais. Geheimer Rath II 222, 273.
Krausnick, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath II 22.
Krupp, A., Geheimer Kommerzienrath in Essen II 239.
Kühlwetter, von, Civilkommissar in Straßburg II 155.
Kurowski, von, Assessor I 90.

L.

Lang, E. B., franz. Uebersetzer des Werks: „Preußen im Bundestag" I 1.
Lasker, Dr., Reichstags- und Landtagsabgeordneter I 215, 228, 229, 231, 259; II 303.
Lassalle, Ferdinand I 26, 27, 89, 145; II 166.
Launay, Graf von, italienischer Gesandter in Berlin II 29.
Le Coq, von, preuß. Wirklicher Geheimer Rath II 69, 78.
Lembert, Karl, in Augsburg I 213.
Lentze, preuß. Geheimer Oberbaurath II 71.
Liebermann, Benjamin, Kommerzienrath II 168.
Liebknecht, Reichstagsabgeordneter I 50; II 166.
Limburg-Stirum, Graf zu, preuß. Gesandter in Weimar II 311.
Linden, Graf von, württemb. Gesandter in Berlin II 57.
Lingens, Dr., Reichstagsabgeordneter I 206.
Livonius, Gutsbesitzer und Amtsvorsteher in Elgenau I 208.
Löwe, Dr. med., Reichstagsabgeordneter II 168.
— Reichstagsabgeordneter für Bochum I 41.

Digitized by Google

Schlutow, Reichstagsabgeordneter I 252, 253, 254, 257.
Schmerling, von, österr. Minister des Innern II 32, 43, 45, 47.
Schmidt, F. und C. Bolle, Besitzer der Norddeutschen Eiswerke in Berlin II 130.
Schmoller, Professor in Halle I 69; II 165.
Scholz, Kais. Unterstaatssekretär I 269, 280; II 311, 312, 321, 323, 338.
Schultheß, Herausgeber des europäischen Geschichtskalenders I 180, 184, 216, 268.
Schulz, C. H. S., Kaufmann II 130.
Schulze-Delitzsch, Landtagsabgeordneter I 28; II 60, 61, 62, 63, 81, 82.
Schuster & Co., Gewerbebank II 90, 91.
Schweinitz, von, General, Kais. Botschafter in Wien I 66.
Schweitzer, I 50.
Schwerdt, Präsident des deutschen Handwerkerbundes in Hamburg II 56.
Selchow, von, preuß. Minister für Landwirthschaft ꝛc. I 58; II 49, 118, 127, 128, 138, 142.
Semper, Mitglied des Industrievereins in Altona I 282.
Senfft-Pilsach, Frhr. von, Oberpräsident a. D. II 118, 119.
Simson, Dr., Präsident des Reichstags II 124.
Sombart, Reichstagsabgeordneter u. Rittergutsbesitzer II 168.
Sommer, Färbermeister II 129.
Stolberg-Wernigerode, Eberhard Graf zu II 83.
— Otto Graf zu, Oberpräsident von Hannover II 152.
— — Kais. Botschafter in Wien II 257.
— — Vice-Präsident des preuß. Staatsministeriums I 135; II 336.
— Udo Graf zu, Mitglied des Herrenhauses I 126; II 200, 201, 222.
Stoffel, von, Oberst, franz. Militärbevollmächtigter II 139.
Stosch, von, preuß. Marineminister I 123.
St. Paul, Korvetten-Kapitän II 128.
Stumm, Kommerzienrath, Reichstagsabgeordneter II 168.
Sußmann-Hellborn, Bildhauer II 242.
Swaine, Richard Freiherr von, in Neuhaus I 259.
Szechenyi, Graf von, österr. Botschafter in Berlin II 319.

T.

Thiers, Präsident der französischen Republik II 156, 157.
Thile, von, preuß. Unterstaatssekretär II 28, 30.
Thümen, von, Oberstlieutenant z. D. II 67.
Thüngen, Freiherr von, in Roßbach I 154, 213, 231.
Thun, Graf, österr. Präsidialgesandter in Frankfurt a. M. I 20.
Tiedemann, Kais. Geheimer Rath I 90, 152, 178, 180, 282, 284; II 267, 273, 274, 297, 298, 306.
Tolle, Bauinspektor II 128.
Trefftz, J. G. u. Sohn in Leipzig II 93.
Treitschke, von, Reichstagsabgeordneter I 242.

U.

Uebel, preuß. Geschäftsträger in Dresden II 30.

V.

Varnbüler, Freiherr von, württemb. Minister a. D. und Reichstagsabgeordneter I 56, 98, 147, 148, 178, 180, 184, 264, 265; II 297, 340.
Villers, Graf von, Abgeordnet r I 18.
Vinke, Freiherr von, Abgeordneter I 17.
Virchow, Professor Dr., Reichstags- und Landtagsabgeordneter I 139, 287; II 326, 332.
Voigt, Rittergutsbesitzer zu Türkshof I 183.

W.

Wagener, Herm., preuß. Geheimer Rath I 31, 54, 69, 99; II 168, 169.
— Justizrath und Landtagsabgeordneter I 27; II 61, 64.
Wagner, Professor Dr. II 168.
Wedell-Malchow, von, Reichstagsabgeordneter I 69, 70.
Wehrenpfennig, Dr., Reichstagsabgeordneter II 250.
Wehrmann, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath I 65; II 134, 140, 150, 167.
Weishaupt, preuß. Ministerialdirektor II 150, 151.
Wentzel, von, preuß. Gesandter in Hamburg I 232; II 311.
Werther, Freiherr von, preuß. Gesandter in Wien II 33, 38, 40, 49, 50.
Werthern, von, preuß. Gesandter in München II 274.
Wilhelm I., Deutscher Kaiser I 56, 143; II 224.
Windhorst, Dr., Staatsminister a. D. und Reichstagsabgeordneter I 117, 125, 151, 211, 232.
Witte, Dr., Reichstagsabgeordneter I 204.
Wolffson, Reichstagsabgeordneter I 280, 281, 287; II 321.
Wollny, preuß. Geheimer Ober-Finanzrath II 116.
Wülffing, Abgeordneter I 3.
Wurmb, von, Polizeipräsident II 130.

Z.

Zander, Ernst, Schriftsteller II 12.
Zitelmann, Geheimer Regierungsrath II 56.

Digitized by Google

Sachverzeichniß.

(Die vorgedruckte I weist auf das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth", II auf die vorstehend abgedruckten „Aktenstücke ꝛc." hin.

A.

Abgebrannte in Havelberg, s. Havelberg.
Acquits-à-caution, s. Ausgleichungsabgabe.
Agrarverhältnisse in Rußland und Ungarn I 260.
Aktienbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Aktienbesitz, s. Einkommensteuer.
Aktiengesellschaften, s. Einkommensteuer, Zoll- und Steuerfragen.
Alpen-Eisenbahn, s. Gotthardbahn.
Altersversorgungsanstalten, erste Anregung I 26—28; Rundschreiben, betr. gesetzliche Regelung der Altersversorgungs- und Invalidenkassen I 268; Errichtung solcher für die arbeitenden Klassen II 10—12; Thätigkeit des Centralvereins für das Wohl der arbeitenden Klassen in dieser Hinsicht II 11; Errichtung einer solchen Anstalt durch Vermittelung der Cölnischen Lebensversicherungsgesellschaft Concordia II 11; die Thätigkeit der Kommunal-Landtage und Kreisstände für diesen Zweck vornehmlich geeignet II 11, 12; s. auch Post- und Telegraphenverwaltung.
Altona, s. Zollgebiet.
Amerika, Schutzzoll gegenüber dem amerikanischen Import I 203; Prosperiren unter seinem Zollsystem I 260; s. auch Dampferverbindung, Holz, Zoll- und Steuerreform.
Amerikanische Tabacksteuer, s. Zoll- und Steuerreform.
Amortisation, s. Staatsschulden.
Anzeigepflicht der in Fabriken und ähnlichen Betrieben vorkommenden Unfälle I 285.
Arbeiter. Eröffnung von Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter Berlins durch den Magistrat II 93; s. auch Arbeiterfrage.
Arbeiterfrage, erste Beschäftigung Bismarck's mit derselben I 26; Maßregeln zur Besserung des Looses der Arbeiter I 30; Unterstützung aus Staatsmitteln I 31; Lage der ländlichen Arbeiter I 69; Verhältnisse der Arbeiter in Lauenburg, Pommern und Holstein I 78; Besserung des Looses der Arbeiter durch Gewährung von Staatsmitteln an Produktiv-Genossenschaften I 109, 110, 144 bis 147; Nothwendigkeit einer Prüfung der Arbeiterfrage II 12; Interesse des Kanzlers an der Arbeiterfrage II 56; Bildung und Zusammensetzung einer Kommission zur Berathung derselben II 61, 62; Anfertigung einer Denkschrift über die Arbeiterfrage für den inneren Gebrauch des Staatsministeriums durch den Dr. Dühring II 83, 84; Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung II 160, 164 bis 167; Berücksichtigung der gerechten Wünsche der arbeitenden Klasse II 161; Einschreiten gegen die staatsgefährlichen Agitationen derselben II 161; kommissarische Berathungen der sozialen Frage II 161; Winke hinsichtlich der Zusammensetzung der Kommission, Unthunlichkeit, sich der gemeinschaftlichen Erörterung der Frage mit Oesterreich zu entziehen II 167; kommissarische Berathungen der ländlichen Arbeiterfrage, Wahl von Fachkundigen hierzu II 187, 188; Ausarbeitung des Gesetzentwurfs über die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter, Bestimmungen über den Arbeitsvertrag, Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die Land- und Forstwirthe II 201, 202; Gesetzentwurf über die Verhältnisse der landwirthschaftlichen Arbeiter II 227; Form des ländlichen Arbeitsvertrags II 228; Kautelen gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags II 228; Einführung von Kontraktsbüchern und Kontrakts-

Digitized by Google

protokollen, Vortheile derselben II 228, 229; die Aufsicht über den Arbeiterschutz muß in die Hände der Versicherungsverbände gelegt werden II 266; s. auch Altersversorgungsanstalten, Arbeiter, Auswanderung, Börse, Fabrikinspektoren, Handwerker, Pensionskassen, Schlesische Weber, Strikes.
Arbeiter-Invalidenhaus, Befürwortung der Gründung eines solchen II 55, 67—68.
Arbeiter-Invalidenversorgung, s. Fabrikinspektoren.
Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften, s. Arbeiterfrage, Schlesische Weber.
Arbeitertag, allgemeiner deutscher; Vortrag über den Fürsten Bismarck I 69.
Arbeiter-Unfallversorgung, s. Arbeiterfrage, Fabrikinspektoren.
Arbeitshäuser, s. Unterstützungswohnsitz.
Arbeitslöhne, Einwirkung des Staats auf dieselben II 64.
Arbeitstheilung, s. Innungswesen.
Arbeitsvertrag, s. Arbeiterfrage.
Armengesetzgebung, eine schwere Last für die landwirthschaftlichen Gemeinden I 248, 249.
Armensachen, s. Unterstützungswohnsitz.
Assekuranzen, s. Versicherungswesen.
Association der schlesischen Weber, s. Schlesische Weber.
Associations-Buchdruckerei, s. Berliner Associations-Buchdruckerei.
Astrachan, s. Pest.
Ausfuhrvergütung, s. Zoll- und Steuerreform.
Ausgleichungsabgabe für französisches Eisen im Falle der Beibehaltung des Systems der acquits-à-caution I 78; Vorlage eines Gesetzentwurfs wegen Erhebung von Ausgleichungsabgaben I 115, 116, 125, 126; Beseitigung der acquits-à-caution II 238, 239; Einführung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren II 240, 241; Erinnerungen zu dem Gesetzentwurf, betr. die Erhebung von Ausgleichungsabgaben II 245, 246; Annahme des Gesetzes als Abschlagszahlung II 247.
Ausnahmetarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Austernfischerei, schleswig-holsteinische, Hebung derselben II 118.
Austernzucht, Förderung derselben II 127.
Auswanderung I 165; Gründe derselben I 206; erhöhte Auswanderung aus rein landwirthschaftlichen Gegenden I 206; die bessere Lage des Fabrikarbeiters im Vergleich zu der des landwirthschaftlichen Arbeiters I 206, 207; Aufhebung der Erbpacht I 207; Untersuchungen über die Beförderung der Auswanderer II 114—116; Beschaffung statistischen Materials II 115; Broschüre über die Auswanderungsfrage II 117; Anlage von Fabriken in industriearmen Gegenden, ein Mittel gegen die Tendenz zum Auswandern II 144, 145; schädliche Folgen der oft stattfindenden Begünstigung der Auswanderung, namentlich für die Landwirthschaft II 186; Uebervortheilung deutscher Auswanderer bei Umwechselung in chilenischem Gelde II 189, 190; Stellung der Reichsregierung zur Auswanderungsfrage II 190; s. auch Flößerei.

B.

Bahnpolizei-Reglements, s. Eisenbahnwesen.
Bankdiskonto, keine Beeinflussung desselben I 70.
Banken, schwindlerische, Einschränkung derselben I 21.
Bank, Preußische, s. Preußische Bank.
Bauten, öffentliche, Einschränkung derselben mit Rücksicht auf das Mißverhältniß zwischen Nachfrage nach Arbeit und den Arbeitskräften II 186, 187.
Bautenministerium, Errichtung eines solchen I 137.
Bayern, s. Zollreform, Zollverein.
Beamten-Organisation, Grund für die Unzulänglichkeit II 105; Mängel gegenüber dem veränderten Wirthschaftsleben II 110.
Belgard. Einverständniß der Konzessionserthellung einer Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau II 16.
Berggewerkschaften, Besteuerung, s. Zoll- u. Steuerfragen.
Berlin, s. Arbeiter, Eisengießerei, Seefische.
Berlin-Aschberger-Eisenbahn, Zurückstellung des Projekts II 187.
Berliner Associations-Buchdruckerei, Förderung durch positive Mittel II 76.
Berliner Börse, s. Börse.
Berliner Friedensvertrag I 144.
Berliner Haus- und Miethssteuer, s. Haus- und Miethssteuer.
Berliner Stuhlarbeiter, s. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Berliner Vorschußbank für Handwerker und kleine Gewerbetreibende, Prüfung des Projekts II 82, 83.
Berlin-Hamburger Eisenbahn, s. Hamburg.
Berlin-Lehrter Eisenbahn, Antrag auf Beschleunigung der Entscheidung über die Konzessionserttheilung II 72; Bevorzugung der Begründung neuer selbständiger Eisenbahnen II 73; wirthschaftliche Vortheile aus der Konkurrenz II 73.
Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.

Digitized by Google

Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen, Pommersche Eisenbahnen.
Betriebskapital, s. Innungswesen.
Bierſteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
— süddeutsche, Erhebungen über Einführung in Norddeutschland I 142.
Börse, Mangel zulänglicher Informationen über den Börsenverkehr II 104—106; Grund für die Unzulänglichkeit der Beamten-Organisation II 105; Schaffung von Organen zur Information der Regierung über den Börsenverkehr sowie über die Lage der arbeitenden Klassen II 110, 111; Auswüchse des Börsenverkehrs, Nothwendigkeit einer Kontrole desselben durch Schaffung eines sachverständigen Kontrolamts II 111; Vortheile einer staatlichen Beaufsichtigung der Börse II 111; Hinweis auf die Untersuchungskommission in England II 112.
— Berliner, Getreidespekulationen an derselben II 68.
Börsensteuer, Rechtfertigung derselben II 128; Einbringung eines Börsensteuergesetzes möglichst gleichzeitig mit dem Branntweinsteuergesetz II 128, 129; s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Bordeauxwein, s. Rothwein.
Branntweinausschank, Empfehlung einer Konzessionsabgabe auf denselben I 142.
Branntweinsteuer, Einreichung eines entsprechenden Gesetzes möglichst gleichzeitig mit dem Börsensteuergesetz II 129; Abkürzung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer II 134, 135; höhere Besteuerung der Branntweinverkaufsstellen II 278, 279; ungesunde Vermehrung derselben in Preußen II 278; Abhülfe auf dem Wege der preußischen oder der Reichsgesetzgebung II 279; Erhebungen über die Zahl der Branntweinstellen außerhalb Preußens II 279; s. auch Börsensteuer, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Branntweinverkaufsstellen, s. Branntweinsteuer.
Braumalzsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Braunsteuer, s. Zoll- und Steuerreform.
Bremen, s. Zollgebiet.
Breslau, s. Transitlager.
Breslau-Raudtener Eisenbahn, Projekt hierzu II 153.
Briefverkehr, Wiederherstellung desselben für die Bewohner von Paris II 154, 155.
Brotsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Bublitz-Stolper Eisenbahn, Projekt zu einer solchen II 14.
Budgetperioden, zweijährige I 272.
Bundesfinanzen, s. Zoll- und Steuerfragen.
Bundes-Pfandbank, Projekt einer solchen II 113, 114.
Bundessteuern, s. Zoll- und Steuerfragen.
Bundesverhältniß, Vortheile für Preußen überschätzt, s. Preußen.
Bundesverträge, Befreiung davon ein Vortheil für Preußen II 6.

C.

Cabotage, s. Küstenfrachtfahrt.
Cassel, s. Witzenhausen-Groß-Almerode-Casseler Eisenbahn.
Chilenisches Geld, s. Auswanderung.
China, Förderung der Handelsbeziehungen zu Deutschland II 148.
Coburger Ministerkonferenz, s. Zoll- und Steuerreform.
Cöln-Mindener Eisenbahn, Vermeidung eines Wagenwechsels auf der Kreisener Route zwischen Berlin und Cöln II 131, 132; Eingreifen des Bundeskanzlers auf Grund des Art. 44 der Verfassung II 133; s. auch Eisenbahnwesen.
Cöslin, Befürwortung der Eisenbahnlinie Cöslin-Stolp II 16.
Crédit mobilier II 130.

D.

Dänemark, s. Nord-Ostsee-Kanal.
Dampferſubventionsfrage, s. Kolonialpolitik.
Dampferverbindung, direkte, zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten II 130.
Dampfschiffahrt auf dem Niemen I 269.
Darlehne, Befürwortung des Gesuchs der Gewerbebank Schuster u. Co. um Gewährung eines solchen aus der Staatskasse II 90, 91; s. auch Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Darlehnskassen, Gründung solcher II 86, 152, 153; s. auch Nothstand in der Provinz Preußen.
Demokratische Partei, dieselbe macht sich den Nothstand in der Provinz Preußen nutzbar II 102.
Deutsch-Amerikanische Handelsgesellschaft, Projekt der Errichtung II 129.
Deutsche Staaten, Zusammenhalten im Interesse der kleineren geboten II 14.
Differenzgeschäfte, s. Lieferungs- und Differenzgeschäfte.
Differenzialtarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Dirschau, s. Belgard.
Domänen, Parzellirung derselben, Schaffung deutscher bäuerlicher Stellen in den polnischen Theilen Preußens II 200.
Domänen- und Forstverwaltung, s. Finanzministerium.
Doppeltronen, s. Münzwesen.
Donauschiffahrt, Interesse Deutschlands daran I 144.
Durchgangsabgabe, Beseitigung derjenigen

Digitized by Google

welche von dem Verkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn für Lauenburg zur Erhebung kommt II 68.
Durchgangsverkehr, ſ. Eisenbahntarifweſen.

E.

Egypten, Maßnahmen gegen Mißbräuche im Juſtizweſen daſelbſt II 93, 94.
Eichen, ſ. Holz.
Einfuhrprämien, ſ. Eisenbahntarifweſen.
Einfuhrzölle, ſ. Zoll- u. Steuerreform.
Einheitsſätze im Vereinsverkehr, ſ. Eisenbahntarifweſen.
Einkommenſteuer, auf Aktienbeſitz ruhende, Einziehung nach engliſchem Muſter direkt von den Aktien-Geſellſchaften II 169; ſ. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Einpfennigtarif, ſ. Eisenbahntarifweſen.
Eiſen, franzöſiſches, ſ. Ausgleichungsabgabe.
Eiſenbahn-Abtheilung des Handelsminiſteriums, ſ. Eisenbahnweſen.
Eiſenbahnanleihe, ſ. Eisenbahnweſen.
Eiſenbahnbau, ſ. Eisenbahnweſen.
Eiſenbahnfahrbillets, Beſteuerung derſelben II 129.
Eiſenbahnfahrpläne, Mittheilung derſelben durch die Bundesregierungen II 126.
Eiſenbahnminiſterium, Errichtung eines ſolchen I 134, 135, 142.
Eiſenbahnnetz, militäriſches, Ausbau in Norddeutſchland II 101; Hinweiſung auf die Bedeutung des Ausbaus dem Handelsminiſter gegenüber II 101.
Eiſenbahnreform, ſ. Eisenbahnweſen.
Eiſenbahntarifweſen. Bildung einer Enquete-Kommiſſion für die Eiſenbahntarifreform I 70, 71; ergebnißloſe Konferenzen mit dem bayer. Staatsrath und Abgeordneten von Schlör über die Eiſenbahntarife I 86; nachtheilige Wirkungen der Differenzialtarife I 133, 134; Differenzialtarife zu Gunſten ausländiſcher Hölzer I 136; Beſchwerden der Forſtbehörden über den Eiſenbahnbetrieb, Schädigung der deutſchen Waldwirthſchaft durch die Differenzialtarife I 140—142; Antrag auf Reviſion der Eiſenbahntarife I 176; reichsgeſetzliche Regelung des Eiſenbahntarifweſens I 178, 179; geſetzliche Feſtſtellung von Einheitsſätzen für den Gütertarif auf deutſchen Eiſenbahnen I 185, 186; bisherige Beſtrebungen auf dieſem Gebiete I 186; die Feſtſetzung der Tarife iſt der Staatsgewalt zuzuweiſen I 186, 187; die wirthſchaftlichen Wirkungen der Tarife I 187, 188; Anforderungen, welche an das Tarifſyſtem zu ſtellen ſind I 188; bisherige Mißſtände I 188, 189; die Zahl der Ausnahmetarife, Auswüchſe des Differenzial-Tarifſyſtems I 189, 190; Aenderungen der Produktions- und Abſatzverhältniſſe der Induſtrie durch die Differenzialtarife I 190, 191; die Konkurrenzverhältniſſe zwiſchen den Eiſenbahnen I 192—196; die Ablenkung des Durchgangsverkehrs von den natürlichen Verkehrswegen I 196; reichsgeſetzliche Feſtſtellung der Tarifſätze nach gleichmäßigen Grundſätzen I 196, 197; Fingerzeige für die zunächſt nothwendige Reform I 197, 198; Organiſation des Verbandsweſens, eine Zentralſtelle für das Abrechnungsverfahren I 198; Aufſtellung von Einheitsſätzen für den geſammten Vereinsverkehr I 198, 199; die Feſtſetzung der Tarifmaßregeln und die Beaufſichtigung des Tarifweſens ſteht dem Reiche zu I 200; Priorität dieſer Regelung vor dem Erlaſſe eines allgemeinen Reichseiſenbahngeſetzes I 201; Poſtulate bezüglich der Eiſenbahntarife I 202; Ausarbeitung eines Geſetzes zur Regelung des Gütertarifweſens I 208, 209; Früchte der bisherigen Tarifpolitik der Eiſenbahnen I 209, 210; Bismarck führt den Vorſitz im Bundesrath bei der Berathung, über die Regelung des Gütertarifweſens I 210, 211; Beſtreben auf Beſeitigung der Eiſenbahntarife, durch welche Einfuhrprämien gegeben werden I 215; die Frage der Eiſenbahntarife I 231; Mittel zur Herſtellung gleichmäßiger und herabgeſetzter Gütertarife II 124, 125; Erſtrebung des Einpfennigtarifs II 125; Mittheilung der beſtehenden Tarife für den Perſonen- und Gütertransport durch die Bundesregierungen II 126; Erſtrebung gleichmäßiger billiger Tarife II 142; Erhöhung der Tarife nicht opportun II 190; Bedenken gegen eine Tariferhöhung II 197, 198; Bedeutung der Beſtimmungen im Art. 45 der Reichsverfaſſung II 198; erneute Prüfung der Frachtzuſchlagsfrage hinſichtlich der von der Reichsverfaſſung bevorzugten Artikel II 199; die Vertheuerung der Tarife, Chaos der letzteren II 206; Tarifänderungen zum Nachtheil der Landwirthſchaft II 273; die Differenzialtarife II 273, 274; Schädigung der deutſchen Produktion durch Differenzialtarife II 298; Mißbräuche in Bezug auf die Eiſenbahntarife, die reichsgeſetzliche Regelung des Eiſenbahntarifweſens II 299; Rechtloſigkeit der Bevölkerung gegenüber den Eiſenbahntarifen II 300; Vergleich mit den Poſttarifen II 300; Ausbeutung der Eiſenbahntarife durch lokale Behör-

Digitized by Google

den ohne gesetzliche Kontrole II 300; Vergleichung dieses Zustandes mit den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben II 300, 301; gesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens erforderlich II 302, 303; Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens II 305; Versuch einer vorbereitenden Verständigung über die geschäftliche Behandlung des Antrags und die Grundlagen des künftigen Gütertarifgesetzes II 305, 306; Konferenz zur Vorberathung eines Eisenbahntarifgesetzes II 306; Einfluß von Eisenbahntarifverträgen II 338; s. auch Oesterreich.

Eisenbahnwesen. Staatsunterstützung für lokalen Eisenbahnbau I 11, 12; Gestaltung desselben in Deutschland I 21; Anregung einer Eisenbahnreform mit dem Ziel der Erwerbung aller Eisenbahnen für das Reich I 54, 55, 76, 77; die Reichsverfassung und die Eisenbahnen I 79; ein Reichseisenbahngesetz I 79, 80; die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preußen I 80; das Privateisenbahnsystem event. Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen im Falle der Ablehnung des Reichseisenbahnprojekts I 80, 81; die wirthschaftliche Existenzfähigkeit kleiner Bahnkomplexe I 81; Tempo der Verwirklichung des Reichseisenbahnprojekts und Nutzung der Zeit vor dessen Verwirklichung zur Verstärkung des Staatseisenbahnbesitzes in Preußen I 82; keine Benachtheiligung der neuen Landestheile durch das Reichseisenbahnprojekt I 83; Vorzüge desselben im Vergleich zu einer preußischen Eisenbahnverstaatlichung I 83; Rückschritt der Rentabilität der Bahnen I 83; die Vortheile der Privatdirektionen I 84; Möglichkeit der Bewirthschaftung eines so großen Eisenbahnkomplexes I 84; Eisenbahnverhältnisse in England I 84, 85; Beschwerden über Eisenbahnmißbräuche I 85; Organisation einer speziellen Vorbereitung für den Eisenbahndienst I 85, 86; Gesetz, betr. die Uebertragung des Eigenthums und der sonstigen Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich I 86; Konferenzen mit dem bayer. Staatsrath und Abgeordneten von Schlör über die Eisenbahnfrage im Allgemeinen und die Eisenbahntarife im Besonderen I 86; Förderung der Eisenbahnfrage durch Bismarck I 107—109; Verhandlungen mit dem Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts über die Reichseisenbahn- und die Verstaatlichungsfrage I 110; der Verkauf der Staatsbahnen in Oesterreich I 119; das Reichseisenbahnprojekt I 135; ungünstige Rückwirkung der Eisenbahnpolitik auf andere, namentlich wirthschaftliche Verhältnisse I 135, 136; die Stellung des Handelsministers zum Eisenbahnminister I 137; Eisenbahnverstaatlichung in Preußen I 162; Antrag Preußens auf Einsetzung einer Kommission zur Aufstellung des Entwurfs eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen I 232; Erwartung eines solchen I 133; Verwirklichung des Staatseisenbahnsystems I 269; Einwirkung auf die Bundesregierungen bei Ertheilung neuer Konzessionen II 124; Hinweis auf eine zweckmäßige Konzessionsbedingung in Preußen II 125; Wunsch einer Benachrichtigung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte II 125; Beschränkung der Freibillets auf den Staatsbahnen II 126; wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen II 140, 141; Nachtheile aus der Zersplitterung der deutschen Bahnen II 141, 142; Erstrebung einheitlicher Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, sowie direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr II 142; wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen II 146, 147, 150, 151; Erwerbung von Sympathien des Bundes durch Fortschritte im Eisenbahnwesen II 148; fiskalischer Gesichtspunkt beim Ausbau des Eisenbahnnetzes II 152—154; Rechtsverhältniß der Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Güter absendenden Publikum, Klagerecht des Publikums den Bahnen gegenüber II 157, 158; Bedenken gegen die Gewährung einer Staatsgarantie für Eisenbahnen II 159; Nachtheile der Zentralisation verschiedener privater Bahnkomplexe zu Einer Verwaltung II 170; Nachtheile derartiger Fusionen II 171; Votum zum Antrage des Abgeordneten von Brandt, betreffend die Ergänzung der Eisenbahnanleihe durch Einstellung einer Position für die Masurische Eisenbahn; die staatliche Erwerbung der von Berlin ausgehenden Hauptlinien und die Durchbrechung des Monopols der großen Privatbahnen das Ziel der Eisenbahnpolitik II 172, 173; Grundsätze für die künftige Leitung des Eisenbahnwesens, Beurtheilung der bisherigen Verwaltung II 173, 174; Würdigung der verschiedenen Aufgaben der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums II 175; schwierige Handhabung der Aufsicht über die Privateisenbahnen II 175; Verwirklichung der Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen II

Digitized by Google

175, 176; nachdrücklichere Handhabung des Staatsaufsichtsrechts II 176; Grundsätze über Konzessionswesen und Staatseisenbahnbau II 177, 178; staatliche Konkurrenz den Privatbahnen gegenüber II 178, 179; größere Verkehrslinien sollte der Staat ausführen II 179; Lösung von Beziehungen zwischen Aktienbahnen und staatlich garantirten Zweigbahnen II 180; Behandlung von Konzessionsanträgen II 181; Vorlegung einer statistischen Uebersicht über die Beschwerden in Eisenbahnsachen seitens des Reichs-Eisenbahn-Amts II 193; Fusionirung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft II 193, 194; Nachtheile einer solchen Maßregel II 194; Ankauf beider Linien durch den Staat II 194, 195; Erwerbung der schleswigholsteinischen, lübischen und mecklenburgischen Eisenbahnen II 204; Zersplitterung des Eisenbahnnetzes in Deutschland, insbesondere in Preußen II 205; staatliche Konkurrenz kein genügendes Gegengewicht II 205, 206; die Fusionen von Privatbahnen II 206; Vertheuerung der Betriebskosten II 206; dominirende Privateisenbahn-Industrie mit dem Gemeinwohl unverträglich II 206, 207; Berücksichtigung dieses Erfahrungssatzes in der Gesetzgebung des In- und Auslandes II 207; Gründe für die Erwerbung der hauptsächlichsten Privatbahnen durch den Staat II 208; die Reichsverfassung und das Eisenbahnwesen II 208, 209; Erwerbung preußischer Privatbahnen besser durch das Reich als durch Preußen II 209, 210; Modalitäten hierfür II 210, 211; Verwaltung der künftigen Reichsbahnen II 211; das Konzessionsrecht der Einzelstaaten durch das Reichseisenbahnprojekt nicht berührt II 216, 217; Normen der Berechnung der an Preußen für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung II 217; Höhe der vom Reiche zu verlangenden Entschädigung II 218; Vermeidung einer Bereicherung Preußens auf Kosten des Reichs II 218—220; Inaussichtnahme der Arrondirung und Vervollständigung des preußischen Eisenbahnbesitzes im Falle einer Nichtrealisirung des Reichseisenbahnprojekts II 220, 221; Emanirung eines entsprechenden Reichseisenbahngesetzes II 221, 222; Verbindung der Reichseisenbahnvorlage mit einem Reichseisenbahngesetze II 230, 231; Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes wegen Uebertragung der preußischen Bahnen auf das Reich und hierbei zu beobachtende politische Gesichtspunkte II 231; Inangriffnahme einer umfassenden Ausdehnung und Konsolidirung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes durch Ankauf wichtiger Privatbahnen II 231, 232; Ausführung des Reichseisenbahnprojekts II 252, 253; Mittheilung über den Stand der Sache und die Intentionen der preußischen Regierung II 253; Förderung des Transports westfälischer Kohlen nach Hamburg und die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes II 256; Ankauf der Venloer Bahn II 256; Uebertragung des Eigenthums und sonstiger Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich II 281; Bemerkungen in Betreff der Wirkung vertragsmäßiger Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr mit Oesterreich II 294; Abwägung der Interessen des deutschen Absatzes und der deutschen Bahnen II 295; Reform der deutschen autonomen Eisenbahngesetzgebung II 295; Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung II 303, 304; die Frage der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens geht allen anderen voran II 311; Vorlage eines Gesetzentwurfs wegen Verstaatlichung der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbekener und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft II 314, 315; desgleichen des Rheinischen Eisenbahnunternehmens, der Berlin-Potsdamer Eisenbahn und der im Großherzogthum Hessen belegenen Strecke der Main-Weserbahn II 322, 323; s. auch Belgard, Berlin-Aschberger Eisenbahn, Berlin-Hamburger Eisenbahn, Berlin-Lehrter Eisenbahn, Breslau-Raudtener Eisenbahn, Bublitz-Stolper Eisenbahn, Cöln-Mindener Eisenbahn, Cöslin, Eisenbahnfahrbillets, Eisenbahnfahrpläne, Eisenbahnministerium, Eisenbahnnetz, militärisches, Eisenbahntarifwesen, Elsaß-Lothringen, Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn, Fulda-Meininger Eisenbahn, Gotthardbahn, Hagenow-Oldesloer Eisenbahn, Helmarshausen-Uslar-Einbeck-Kreienser Eisenbahn, Mecklenburg-Schwerin, Pommersche Eisenbahnen, Posen, Post- und Telegraphenverwaltung, Privatbahn Berlin-Frankfurt a. M., Rheinische Eisenbahngesellschaft, Witzenhausen-Groß-Almerode-Cassseler Eisenbahn.

Eisengießerei, Königliche, in Berlin, Gründe gegen den Verkauf derselben und für die thunlichste Beibehaltung der sonstigen fiskalischen Grundstücke in Berlin II 171, 172.

Digitized by Google

Eisenindustrie, deutsche; Untersuchung über die Lage derselben I 128.
Eisenzölle, Aufhebung derselben nicht von Bismarck veranlaßt I 40; Eintreten für Beibehaltung I 110, 111; Empfang einer Arbeiterdeputation, welche um Erhaltung dieser Zölle petitionirt I 115; Ablehnung des Antrags Dr. Windhorst um Verschiebung der Aufhebung der Eisenzölle I 117; s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Elbe, Ueberschwemmung derselben oberhalb Magdeburg II 215, 216.
untere, s. Zollgebiet.
Elbschiffahrtsakte, revidirte, Vorlage derselben nebst Schlußprotokoll I 275; s. auch Zollgebiet.
Elsaß-Lothringen. Erwerb der Eisenbahnen daselbst für das Reich I 63, 64; Ueberführung in das neue Zollverhältniß mit Deutschland I 65; Erwerb der in Elsaß-Lothringen belegen. Ostbahnstrecke II 157.
England, s. Eisenbahnwesen, Statistik, Steuerverhältnisse.
Enqueten, s. Eisenbahntarifwesen, Hypothekenbankwesen, Schlesische Weber.
Erbpacht, Aufhebung, s. Auswanderung.
Erbschaftssteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Essen, s. Zoll- und Steuerreform.
Essig, Uebergangsabgabe davon I 107.
Etats, s. Budgetperioden.

F.

Fabrikanlagen, s. Fabrikinspektoren.
Fabrikanten, s. Lehrlinge.
Fabrikbetrieb, s. Auswanderung, Fabrikinspektoren, Flößerei, Zoll- und Steuerfragen.
Fabriken, s. Anzeigepflicht.
Fabrikgesetz, s. Fabrikinspektoren.
Fabrikinspektoren. Fehlerhafte Organisation des Instituts dieser Beamten II 258; Zweifel an der gesetzlichen Berechtigung II 259; die distretionäre Gewalt des Fabrikinspektors II 259; die Wirkungen der bestehenden Verhältnisse in Bezug auf die Industrie und die Unzufriedenheit der Regierten mit der Regierung II 260; Widerspruch gegen den Entwurf eines Fabrikgesetzes II 260—262; Würdigung der Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber II 262; Erschwerungen im Fabrikbetriebe und in der Fabrikanlage II 262; Kritik der Bestimmungen zum Schutze jugendlicher Arbeiter II 263; Trennung der Geschlechter bei der Arbeit II 263; Uebertreibungen in der Bevormundung zur Verhütung menschlicher Gefahren II 264; die Lösung der sozialen Frage liegt in der Arbeiter-Unfall- und Invalidenversorgung II 265; Normen für die Regelung des Dienstes der Fabrikinspektoren II 295, 296.
Finanzgesetze, s. Zoll- und Steuerreform.
Finanzministerium, preußisches, Theilung desselben, nähere Verbindung der Reichsmit der preußischen Finanzverwaltung I 122; Abtrennung der Verwaltung der Domänen, Forsten ꝛc. vom Finanzministerium I 110, 122, 135, 137, 138, 142; Entlastung des Finanzministers I 135.
Finanzsystem des Norddeutschen Bundes, Besprechung der Grundlagen mit dem Geheimrath Bucher II 94.
Finanzverwaltung, preußische, s. Finanzministerium.
Finanzzölle, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Finanzzollsystem, s. Zolltarifreform.
Fischerei, s. Seefischerei.
Fischzuchtanstalt zu Hüningen, Einrichtung derselben als Reichsanstalt II 155.
Fleischsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn, Festhalten an der Berührung Lübecks bei dem projektirten Bau II 95.
Flößerei auf der Wipper, wünschenswerthe Abänderung des Reglements für dieselbe II 143; Benachtheiligung der Industrie durch einseitige Beförderung der Flößereiinteressen II 143; Bedeutung der Flößerei auf der Wipper II 144; Umschwung der Holzverwerthung seit der Einführung neuer Fabrikbetriebe an der Wipper II 144; Abwägung der wirthschaftlichen Vortheile II 144; Unverträglichkeit der uneingeschränkten Flößerei mit dem Fabrikbetriebe II 145.
Fondsbörse, s. Lieferungs- und Differenzgeschäfte.
Forstbehörden, Beschwerden derselben über den Eisenbahnbetrieb, s. Eisenbahntarifwesen.
Forstverwaltung, s. Finanzministerium.
Frachtzuschlagsfrage, s. Eisenbahntarifwesen.
Frankfurter Darlehnskasse, Betheiligung Südhessens an derselben II 153.
Frankreich. Regelung des handelspolitischen Verhältnisses zu Frankreich I 64; handelspolitisches Verhältniß zwischen Oesterreich und Frankreich I 66, 67; Votum über die handelspolitischen Bestimmungen des Friedensvertrags II 155; Einführung eines Schutzzollsystems Frankreich gegenüber II 155, 156; Erhöhung des Zolls auf französische Weine I 156; s. auch Ausgleichungsabgabe, Handelsverträge, Zoll- und Steuerfragen, Zollverein.
Frauenarbeit, s. Gewerbeordnung.
Freibillets auf den Staatsbahnen, s. Eisenbahnwesen.

Digitized by Google

Freihafengebiet, ſ. Zollgebiet.
Freihandelspolitik, Feſthalten an derſelben in der durch den franzöſiſchen Handelsvertrag inaugurirten Ausdehnung I 66, 67; ſ. auch Zoll- und Steuerreform.
Freihandelsſyſtem, Verurtheilung deſſelben I 201.
Freizügigkeit, Anregung Bismarcks auf Regelung bezw. Beſchränkung derſelben II 185.
Freundſchaftsvertrag, ſ. Samoa.
Friedensvertrag, ſ. Berliner Friedensvertrag.
Fünfmarkſtücke, ſilberne, ſ. Münzweſen.
Fulda-Meininger Eiſenbahn, Ausbau des preußiſchen Theils II 160.

G.

Gaſteiner Konventionen, ſ. Nord-Oſtſee-Kanal.
Gebäudeſteuer, ſ. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Gemeindeabgaben, ſ. Zoll- und Steuerreform.
Genoſſenſchaften, ſ. Arbeiterfrage, Schleſiſche Weber.
Genoſſenſchaftsgeſetz, Designirung von Keudells als Kommiſſar II 15.
Genußmittel, ſ. Nahrungsmittel.
Gepäckrevision, ſ. Zollamtliche Revision.
Geſandtſchaft in St. Petersburg, ſ. Rußland.
Getränke, ſ. Nahrungsmittel.
Getreide, ſ. Tranſitlager.
Getreidepreiſe, ſ. Rußland.
Getreidefpekulationen an der Berliner Börſe II 68.
Getreideverkehr, Einforderung ſtatiſtiſcher Nachweiſungen über denſelben II 322.
Getreidezölle, ſ. Zoll- und Steuerreform.
Gewerbebetriebe, Beſteuerung derſelben, ſ. Zoll- und Steuerreform.
Gewerbegerichte, Vorlage eines entſprechenden Geſetzentwurfs I 133.
Gewerbeordnung, Erlaß derſelben, ſpätere Abänderungsverſuche I 52; Anregung von Verbeſſerungen I 109; Vorlage der auf die Reviſion derſelben gerichteten Arbeiten im Jahre 1877 I 126; Abänderung derſelben, Vorlage eines entſprechenden Geſetzentwurfs I 133; Abänderung derſelben auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit II 233; Inopportunität einer augenblicklichen Verſchärfung mit Rückſicht auf die Lage der Induſtrie II 233 bis 235; keine Bereicherung der Geſetzgebung mit unausgeführten Beſtimmungen II 235; Gründe für das Verlaſſen einer die beſonderen Verhältniſſe und Bedürfniſſe nicht berührenden Geſetzgebung II 235; Beſchränkung der Arbeitszeit junger Mädchen II 235, 236; das Verbot der Sonntagsarbeit II 236; der Schulbeſuch jugendlicher Arbeiter II 237; ſ. auch Innungsweſen, Lehrlinge.
Gewerbetreibende, ſ. Berliner Vorſchußbank, Krieg mit Oeſterreich.
Giersdorfer Weber-Aſſociation, ſ. Schleſiſche Weber.
Goldkronen, halbe, ſ. Münzweſen.
Goldmünzen, ſ. Münzweſen.
Goldwährung, Stellung zu derſelben I 165.
Gotthardbahn, Empfehlung einer Reichsſubvention I 63; Befürwortung des im Entwurf zum ſchweizeriſchen Handelsvertrag enthaltenen Artikels wegen der Alpen-Eiſenbahn II 56—58; Einladung an den ſchweizeriſchen Bundesrath zur Anerkennung des abgeſchloſſenen Vertrags II 151, 152.
Groß-Almerode, ſ. Witzenhauſen-Groß-Almerode-Caſſeler Eiſenbahn.
Großhandel, ſ. Zoll- und Steuerfragen.
Grundbeſitz, Kreditnoth deſſelben I 31.
Grundbeſitzer, ſ. Krieg mit Oeſterreich.
Grundbücher, neue Einrichtung derſelben II 56.
Grundſteuer, ein Eingriff in das Eigenthum II 128.
ſ. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Grundſteuerausgleichung zwiſchen verſchiedenen Provinzen I 10.
Grundſteuer in Frankreich, ſ. Zoll- und Steuerfragen.
Grundſtückhandel, die ſogen. Güterſchlächterei, höhere Stempelbeſteuerung II 79.
Güter-Pachtgeſellſchaften, Bildung von ſolchen in der Rheinprovinz zur Pachtung von größeren Gütern in den öſtlichen Provinzen II 118, 119.
Gütertarife, ſ. Eiſenbahntarifweſen.
Gütertransport, ſ. Eiſenbahntarifweſen.
Güterverkehr, ſ. Eiſenbahntarifweſen.
Güterſchlächterei, ſ. Grundſtückhandel.
Gumbinnen, ſ. Nothſtand in der Provinz Preußen.
Gutsherrlich-bäuerliche Verhältniſſe, Regulirung derſelben I 9.

H.

Haftpflichtgeſetz, ſ. Arbeiterfrage.
Hagelverſicherungsweſen, ſ. Verſicherungsweſen.
Hagenow, ſ. Flensburg-Kiel-Hagenower Eiſenbahn.
Hagenow-Oldesloer Eiſenbahn, Bau und Richtung derſelben II 170.
Hamburg, direkte Schienenverbindung mit Stettin II 17; Tranſitzoll auf der Berlin-Hamburger Eiſenbahn II 17; Hamburg,

Digitized by Google

eine Kolonie von Leuten, die ihr Glück machen wollen, zeigt wohin die wirthschaftliche Freiheit führt II 117; s. auch Eisenbahnwesen, Handelsverträge, Zollamtliche Revision, Zollgebiet.
Handelsbeziehungen, s. China.
Handelsgebiet, s. Zollgebiet.
Handelsgesellschaft, s. Deutsch-Amerikanische Handelsgesellschaft.
Handelsministerium, preußisches, Berechtigung und inkongruente Zusammensetzung desselben I 121, 122; provisorische Uebernahme desselben durch den Reichskanzler I 287, II 344.
Handels- und Zollpolitik, s. Handelsverträge, Zoll- und Steuerreform.
Handelsunternehmungen im Auslande, s. Kolonialpolitik.
Handelsverträge. Betheiligung Bismarcks an dem Abschlusse des Handelsvertrags mit Frankreich vom 2. August 1862 I 24, 25; Besprechung zwischen Bismarck und Andrassy in Salzburg über die deutsch-österreichischen Handelsvertragsverhandlungen I 126; System der Handelsverträge im Allgemeinen I 203, 204; die neue Handelspolitik nur eine Rückkehr zu dem System von 1823—1865 I 204; nachgesuchte Vermittelung Hamburgs bei der niederländischen Regierung zum Abschluß eines Handelsvertrags zwischen den Hansestädten und Japan II 3; Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags zwischen Preußen und Frankreich II 4; Gründe für das Eingehen auf den Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung Preußens an die Handelsverträge vom 2. August 1862 II 5—10; Haltung Kurhessens zu diesen Verträgen II 13, 14; Interessen desselben durch sein Zusammenhalten mit Preußen am sichersten gewahrt II 15; Festhalten Preußens an dem Handelsvertrag mit Frankreich II 26; Haltung Oesterreichs gegenüber dem preußisch-französischen Handelsvertrag II 26, 27; desgleichen gegenüber dem Abschluß eines preußisch-italienischen Handelsvertrags II 28; Verhandlungen wegen Abschluß eines Handelsvertrags mit Italien II 28, 29; Ausarbeitung des Entwurfs eines Zoll- und Handelsvertrags mit Rußland II 53; Bemerkungen zu diesem vom Grafen Itzenplitz vorgelegten Entwurfe II 53; Werthzölle mit Rücksicht auf die russischen Verhältnisse bedenklich II 54; Entbindung der Großherzogthümer Mecklenburg von den durch den Handelsvertrag mit Frankreich vom Jahre 1865 übernommenen Verpflichtungen II 109; Abschluß eines Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrags mit den Hawaiischen Inseln II 117; Anträge der Bundesregierungen hinsichtlich Erneuerung des Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich erfordert II 232; Annahme eines Handelsvertrags mit Oesterreich unter ungünstigeren Bedingungen wie diejenigen von 1868 unannehmbar II 266; das Verlangen einer Verlängerung des Handelsvertrags mit Oesterreich nur auf sechs statt auf zwölf Monate ist politisch inopportun und auch sachlich unmotivirt II 269, 270; Abschluß eines Provisoriums auf sechs oder zwölf Monate II 271; Interesse an einem gekräftigten Oesterreich und an dem dortigen Vertrauen in die deutsche Politik II 271, 272; s. auch Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Zoll- und Steuerreform.
Handwerker, Verhältnisse derselben und der arbeitenden Klassen I 12; s. auch Berliner Vorschußbank, Handwerkerordnung, Krieg mit Oesterreich, Nothstand in der Provinz Preußen.
Handwerkerordnung, deutsche; eine Prüfung derselben dem deutschen Handwerkerbund in Aussicht gestellt II 56.
Handwerkerstand, Gründe seiner Verarmung I 4; Unwesen der Submissionen und Lizitationen I 5.
Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.
Hansestädte, s. Handelsverträge, Zollgebiet.
Harburg. Handels- und Schiffahrtsverhältnisse daselbst II 337, 338; Förderung derselben durch Aufhebung der Zollinien auf den beiden Elbufern II 338.
Haus- und Miethssteuer, Berliner, Antrag auf Verminderung derselben II 54.
Havelberg, Unterbringung Abgebrannter II 151.
Hawaiische Inseln, s. Handelsverträge.
Heidelberger Ministerkonferenz, s. Zoll- und Steuerreform.
Helmarshausen-Uslar-Einbeck-Kreienser Eisenbahn, Projekt derselben II 152.
Herzogthümerfrage, s. Oesterreich-Ungarn.
Hessen, Großherzogthum, s. Eisenbahnwesen.
Holstein, s. Arbeiterfrage, Austernfischerei, Nord-Ostsee-Kanal, Oesterreich-Ungarn.
Holz, Zölle auf weiches und hartes I 252, 253; die angebliche „deutsche" Nationalität des Holzhandels I 253; die Holzarbeiter I 253, 254, das russische Holz und seine Marschroute I 254, 255; Träger des Holzzolls I 255; letzterer ein Kampfzoll gegenüber Rußland I 255, 256; der Transit beim Holzverkehr I 256; Dauerhaftigkeit von deutschem Holz I 256, 257; Zollabfertigung I 257, 258; Ver-

Digitized by Google

wendung amerikanischen Holzes im Ressort der Heeresverwaltung II 307; die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen II 307, 308; Nachtheile bei Bauten mit amerikanischen Hölzern II 308; s. auch Nutzholz.
Holz, ausländisches, s. Eisenbahntarifwesen, Holz.
— russisches, s. Holz.
Holzarbeiter, s. Holz.
Holzhandel, s. Holz.
Hüningen, s. Fischzuchtanstalt.
Hypothekenbankwesen. Staatsunterstützung bei Begründung von Hypothekenbanken nicht beabsichtigt I 58; Enquete über das Hypothekenbankwesen II 116; Formulirung der Fragen hierfür II 117; s. auch Bundes-Pfandbank.
Hypothekenordnung, s. Krieg mit Oesterreich.
Hypothekenwesen, Einverständniß, daß die Frage der Reform desselben durch das Herrenhaus geprüft werde II 56.

J.

Japan, s. Handelsverträge.
Immobiliarstempel, s. Zoll- und Steuerreform.
Import, amerikanischer, s. Amerika.
Industrie, Schutz derselben I 184; keine Konkurrentin der Landwirthschaft I 207; s. auch Eisenbahntarifwesen, Fabrikinspektoren, Flößerei, Gewerbeordnung, Landwirthschaft, Zoll- und Steuerreform.
Innungswesen. Berechtigung des Innungszwangs I 5; Vortheile der Zünfte 16; maßlose Konkurrenz ein großer Uebelstand I 7; Ueberlegenheit des großen Betriebskapitals I 7; Gefahr übermäßiger Arbeitstheilung I 7, 8; Parallele zwischen Schutzzoll und Zunftzwang I 8; Neubelebung des Innungswesens I 183, 184.
Inowrazlaw, s. Transitlager.
Inseratensteuer, s. Zoll- und Steuerreform.
Internationale, Maßregeln gegen dieselbe als die Urheberin der sozialistischen Arbeiterbewegung II 164.
Invalidenfonds, Erhaltung des Kapitalvermögens des Reichs I 120.
Invalidenhaus, s. Arbeiter-Invalidenhaus.
Invalidenkassen, s. Altersversorgungsanstalten.
Johann-Georgenstadt. Anordnung einer Kollekte für die durch Feuersbrunst heimgesuchte Ortschaft Johann-Georgenstadt im Königreich Sachsen II 93.
Italien. Handelspolitisches Verhältniß und künftige Zollpolitik II 202, 203; s. auch Handelsverträge.
Justizwesen in Egypten, s. Egypten.

K.

Kaffeezoll, s. Zoll- und Steuerreform.
Kalenderstempel, s. Zoll- und Steuerfragen.
Kampfzölle, s. Holz, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Zoll- und Steuerreform.
Kanalbauten. Ungenügende Kanalentwickelung in Deutschland I 64, 65; Vernachlässigung derselben in Preußen, Klagen darüber begründet, der Kanalbau ist Aufgabe des Staats II 211, 212; s. auch Nord-Ostseekanal.
Kanzlerkrisis im Jahre 1877, Gründe derselben I 123, 124.
Kapitalsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Kapitalvermögen des Reichs, s. Invalidenfonds.
Katheder-Sozialisten, erster Kongreß derselben in Eisenach I 69.
Kiefern, s. Holz.
Kiel, s. Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn.
Kinderarbeit, s. Gewerbeordnung.
Klagerecht des Publikums den Bahnen gegenüber, s. Eisenbahnwesen.
Klassen, arbeitende, s. Arbeiter, Arbeiterfrage, Zoll- und Steuerfragen.
Klassen, unbemittelte, Zuwendung von Steuerermäßigungen II 79.
Klassensteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Koalitionsrecht, Anregung auf Regelung bezw. Beschränkung desselben II 185.
Königsberg i. Pr., s. Nothstand in der Provinz Preußen.
Kohlen, westfälische, s. Eisenbahnwesen.
Kolonialpolitik. Bismarck erklärt sich gegen Erwerbung von Kolonien I 63; Nähertreten der Kolonial- und Dampfersubventionsfrage I 117; Stellung zur Kolonialpolitik I 165, 166.
Kommanditgesellschaften auf Aktien, s. Zoll- und Steuerfragen.
Kommunal-Landtage, s. Altersversorgungsanstalten.
Kommunalsteuerzuschläge, s. Zoll- und Steuerfragen.
Konsularwesen, Ausbildung desselben I 65.
Kontraktsbücher, s. Arbeiterfrage.
Kontraktsprotokolle, s. Arbeiterfrage.
Kontrolzoll, s. Oesterreich-Ungarn, Zoll- und Steuerreform.
Konzessionsabgabe für den Branntweinausschank, s. Branntweinausschank.
Konzessionswesen, s. Eisenbahnwesen.
Kornmarkt, s. Rußland.
Kreditfristen, s. Rübenzuckersteuer.
Kreditnoth, s. Grundbesitz.
Kreiensen, s. Cöln-Mindener Eisenbahn.
Kreisstände, s. Altersversorgungsanstalten.

Digitized by Google

Krieg mit Oesterreich 1866. Bewahrung des Wohlstandes Preußens vor den Wechselfällen eines solchen II 84, 85; Maßregeln zur Beseitigung einer wirthschaftlichen Krisis beim Ausbruche desselben II 86; Fürsorge für die Grundbesitzer, kleineren Gewerbetreibenden und Handwerker, Gründe für ihren Anspruch auf staatliche Berücksichtigung II 87; Abänderung der Hypothekenordnung II 87; Förderung des Real- und Personalkredits der Grundbesitzer II 87; Preußen überwiegend ein Ackerbau treibender Staat II 87; Prolongation der bestehenden Wechselverpflichtungen II 88; Verbot des Zuschlags bei Subhastationen zu unangemessenem Preise II 88, 89; Suspendirung der Schuldhaft II 89, 90.
Krisis, geschäftliche, s. Sozialdemokratie.
Kronen, s. Münzwesen.
Küstenfrachtfahrt (Cabotage), Förderung derselben I 165; Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs I 274; Erlaß eines entsprechenden Reichsgesetzes, Erinnerung gegen die Einführung des Prinzips der Reziprozität in diese Gesetzgebung II 307.
Küstenschiffahrt, s. Küstenfrachtfahrt.
Kurhessen, s. Handelsverträge.

L.

Land- und forstwirthschaftliche Arbeiter, s. Arbeiterfrage.
Landwirthschaft, Abhülfe der Klagen derselben I 180, 181; Schutz derselben I 181, 182, 184; die Interessen der Landwirthschaft und Industrie haben Hand in Hand zu gehen I 184; Hülfsbedürfniß derselben I 202; Industrie keine Konkurrentin derselben I 207; s. auch Auswanderung, Zoll- und Steuerreform.
Landwirthschaftliche Bevölkerung, Pflicht derselben zur Unterstützung der Zolltarifreform des Kanzlers I 182.
Landwirthschaftliche Gemeinden, s. Armengesetzgebung.
Landwirthschaftliches Ministerium, s. Finanzministerium.
Landwirthschaftliche Zölle, s. Zoll- und Steuerreform.
Lassallesche Lehren, Prüfung und theilweise Anwendung derselben II 21.
Lauenburg, s. Arbeiterfrage, Durchgangsabgabe.
Lebensversicherung, s. Post- und Telegraphenverwaltung.
Lehrlinge, Bedenken gegen die den Fabrikanten eingeräumte Befugniß zur Ausbildung derselben II 92, 93.
Leuchtgassteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Libau, s. Zoll- und Steuerreform.
Lieferungs- und Differenzgeschäfte an der Fondsbörse sind mit einem höheren Stempel zu belegen II 79; s. auch Zoll- und Steuerfragen.
Lizitationen, s. Handwerkerstand.
Lohe, wohlfeile Produktion derselben I 139, 140.
Lübeck, s. Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn.
Lübische Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Luxemburg, s. Zollverein.
Luxussteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.

M.

Magdeburg, s. Elbe.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.
Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.
Mahlsteuer, Erträglichkeit derselben I 3; eine steuerliche Bevorzugung der großen Städte I 3; s. auch Mahl- und Schlachtsteuer.
Mahl- und Schlachtsteuer, Vortheile derselben sowie der indirekten Steuern I 16, 17; Träger der Mahl- und Schlachtsteuer I 17; Einfluß auf die Nahrungsmittelpreise I 74; Ablehnung der amtlichen Einwirkung auf dieselbe II 129; s. auch Mahlsteuer.
Main-Weserbahn, s. Eisenbahnwesen.
Malzsteuer, englische, Erhebungen über dieselbe II 94.
Manchestermänner, Urtheil über dieselben I 260.
Manchesterwissenschaft, Hamburg ein Beweis, wohin dieselbe führt II 117.
Masurische Eisenbahn, s. Eisenbahnwesen.
Matrikularbeiträge, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Mecklenburgische Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Mecklenburg-Schwerin, Verhandlungen zum Zwecke einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Stettin und Hamburg II 17; Beseitigung des Hindernisses, welches dem Eintritt der beiden Mecklenburg in den Zollverein entgegenstand II 109; s. auch Handelsverträge.
Mecklenburg-Strelitz, s. Mecklenburg-Schwerin.
Miethssteuer, s. Haus- und Miethssteuer.
Militärdienst, s. Wehrsteuer.
Militärisches Eisenbahnnetz, Ausbau in Norddeutschland II 101; wiederholte Empfehlung des Ausbaus dem Handelsminister gegenüber II 101.

Digitized by Google

Militärverwaltung, ſ. Nothſtand in der Provinz Preußen.
Minden, ſ. Cöln-Mindener Eiſenbahn.
Miniſterkonferenz in Heidelberg, ſ. Zoll- und Steuerreform.
Miniſterien, preußiſche, anderweite Organiſation derſelben I 135, 137.
Miniſterium für Handel- und Gewerbe, preußiſches, frühere Geſchäftsaufgabe I 134; Entlaſtung deſſelben I 142.
Mitteleuropäiſcher Zollverein, ſ. Zollverein, mitteleuropäiſcher.
Mühlenbetrieb, ſ. Zoll- und Steuerreform.
Mühlengeſchäfte I 262, 263.
Münzeinigung, ſ. Münzweſen.
Münzweſen. Ausprägung von 30-Markſtücken in Gold I 65, 66; keine Aenderung der Münzpolitik I 208; Siſtirung der Silberverkäufe I 211; Abänderung der Münzgeſetzgebung und Einſtellung der Silberverkäufe I 259; Deutſchlands Münzpolitik I 260, 261; eine internationale Münzeinigung I 261; Inzirkulationsſetzung deutſcher Silbermünzen I 261; Herbeiführung eines einheitlichen Münzſyſtems in den wichtigeren Staaten Europas und Unterredung mit dem Miniſter Drouyn de Lhuys II 66, 67; Ausprägung von Goldmünzen, Empfehlung einer bedeutenderen Prägung einfacher Kronen an Stelle der Doppelkronen II 309, 310; Einſtellung fernerweiter Prägung der halben Goldkronen II 310; Ausgabe einer größeren Zahl ſilberner Fünfmarkſtücke II 310; ſ. auch Goldwährung.

N.

Nachſteuer von Tabak und Tabakfabrikaten, ſ. Tabakſteuer.
Nahrungsmittel. Verfälſchung und Unterſuchung allgemein verbreiteter Nahrungsmittel und Getränke I 122; Geſetzentwurf, betr. den Verkehr mit Nahrungsmitteln, Genußmitteln und Verbrauchsgegenſtänden I 135.
Nautiſche Geſellſchaft, ſ. Nord-Oſtſee-Kanal.
Niederlande, ſ. Handelsverträge.
Niemen, ſ. Dampfſchiffahrt.
Norddeutſcher Bund, ſ. Finanzſyſtem, Zollverein.
Nord-Oſtſee-Kanal, erſte Anregung I 29, 64; Anlage und Bedeutung deſſelben II 18, 19; Schwierigkeiten ſeitens der däniſchen Regierung II 19; Richtung des Kanals II 19; Nothwendigkeit der Ausführung II 55; Bemerkungen über die Richtung des Kanals dem Vorſtande der nautiſchen Geſellſchaft gegenüber II 55; Erhebungen über die zweckmäßigſte Lage II 65, 66; Anregung zur Ausarbeitung einer Vorlage für den Landtag II 66; Bedenken gegen Anlage von Binnenſchleuſen, unter Annahme der öſtlichen Mündung in Kiel II 66; Antrag auf Schritte zur Verwirklichung des Plans II 70; die in Betreff des Nord-Oſtſee-Kanals durch die Gaſteiner Konventionen erlangten Berechtigungen ſind auch wirklich zur Geltung zu bringen II 70; Vortheile von der Inangriffnahme durch Hebung des Anſehens Preußens in Schleswig-Holſtein II 71; Ausführung der betr. Beſtimmungen der Gaſteiner Konventionen II 75; Antrag auf energiſche Verfolgung des Projekts II 77, 78; Aufforderung der intereſſirten norddeutſchen Staaten zur Betheiligung II 78; Wiederaufnahme der Verhandlungen II 151; ſ. auch Kanalbauten.
Nothſtand in der Provinz Preußen. Vorſchlag einer Feſtſtellung der Nothlage II 102, 103; Zuhülfenahme von Organen der Militärverwaltung II 103; Mängel in Bezug auf die Zufuhr von Lebensmitteln und die Beſchaffung der Frühjahrsſaat II 107; Pflicht der Regierung zu ſchleuniger Remedur II 107, 108; Ausdehnung der Darlehnskaſſen auf die kleineren Handwerker II 108, 109; Erhebungen über ungerechte Vertheilung der Saatvorſchüſſe II 117, 118; ſ. auch Demokratiſche Partei. — der ſchleſiſchen Weber, ſ. Schleſiſche Weber.
Nutzholz. Einforderung ſtatiſtiſcher Nachweiſungen über den Verkehr mit Nutzholz II 322.

O.

Oder, ſ. Schiffahrt.
Oeſterreich-Ungarn. Handelspolitiſches Verhältniß zwiſchen Oeſterreich und Frankreich I 66, 67; Einführung von Retorſionszöllen gegenüber Oeſterreich, Objekte dafür I 116, 117; Herſtellung einer Zollunion zwiſchen Deutſchland und Oeſterreich I 164, 273; Agrarverhältniſſe in Ungarn I 260; Geſtaltung der Handelsbeziehungen Deutſchlands zu Oeſterreich in Bezug auf den Zolltarif von 1879 I 268, 273, 274; Verhinderung, für den Schutz des deutſchen Bundesgebiets etwas Erhebliches zu thun II 6; Grundlage für das Zuſtandekommen einer Zolleinigung zwiſchen Oeſterreich und dem Zollverein II 26; Wunſch des Kaiſers von Oeſterreich, betr. die Beſeitigung der Differenzen über die Handels- und Zollfragen zwiſchen Preußen und Oeſterreich II 31; ungünſtige Einwirkung des Miniſters von Schmerling und der öſterreichiſchen Preſſe II 32; Verhand-

Digitized by Google

lungen zwischen Oesterreich und dem Zollverein wegen künftiger Gestaltung der Zoll- und Handelsverhältnisse II 33—36; Zusaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung und Realisirbarkeit dieses Gedankens II 36, 37; Stand der Verhandlungen und von den preußischen Ressortministern gemachte Schwierigkeiten II 38, 39; Unverfänglichkeit der Klausel wegen des Termins zur Verhandlung über die Zolleinigung II 40, 41; Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung und der Rücktritt des Grafen Rechberg II 42, 43; Ziele der Schmerlingschen Politik II 43; Konsequenzen für die Haltung Preußens in der Herzogthümerfrage II 43, 44; Unverfänglichkeit der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung II 44; Bedeutung einer Ablehnung derselben durch Preußen II 45; muthmaßliche Folgen in Bezug auf die österreichische Politik II 45, 46; die Bestrebungen Schmerlings II 47; Antrag auf Bewilligung der österreichischen Forderungen II 48; der Reichskanzler nimmt die Regelung der Frage selbst in die Hand II 48; Gesichtspunkte in Betreff der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung, Verhandlungen mit dem Grafen Rechberg darüber II 50; Eingehen Preußens auf die österreichischen Wünsche II 50; politische Bedeutung dieses Schrittes II 51; Behauptung, daß durch Nichtberücksichtigung der Position „Seidenwaaren" in dem neuen Zolltarif die diesseitigen Fabrikanten geschädigt würden II 58; kommerzielle Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn, kein Zeitpunkt zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags II 257; Befürchtung einer Schädigung der allgemeinen deutschen Interessen II 257; Einführung eines Kontrolzolls für Vieh II 258; Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags bei gleichzeitiger Bedingung einer Zollfreiheit für wichtige Exportprodukte Oesterreichs unmöglich II 268; der Veredlungsverkehr hierfür kein Aequivalent II 268; das Zollkartell II 268, 269; Repressalien gegenüber übertriebenen österreichischen Schutzzöllen II 269; Ablehnung jeder Konzession unter dem bestehenden Tarif II 311; Gedanken über die handelspolitischen Verhältnisse mit Oesterreich II 315—318; die Nichterhöhung der deutschen Zollsätze des Transit II 316; Konzessionen gegenüber Oesterreich-Ungarn II 316; Begünstigungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens II 316; die öffentliche Meinung und die Bestrebungen zum Schutze der deutschen Arbeit II 317; die Chancen eines Handelsvertrags mit Oesterreich II 317, 318; Einführung von Kampfzöllen II 318; Begünstigung des österreichischen Import und Transit II 322; s. auch Arbeiterfrage, Eisenbahnwesen, Handelsverträge, Krieg mit Oesterreich, Zoll- und Steuerreform.

Oesterreich-Würzburgische Bundesmajorität II 6.

Oldenburg, Anspruch auf das Präzipuum beim Abschluß des Vertrags über die Fortdauer des Zollvereins II 27.

Ostseehäfen, deutsche, Zukunft derselben I 240—242.

Ostseekanal, s. Nord-Ostsee-Kanal.

P.

Pachtgesellschaften, s. Güter-Pachtgesellschaften.

Papiere, zustragende, s. Zoll- u. Steuerreform.

Papiergeld, s. Staatspapiergeld.

Papiersteuer, englische, Erhebungen über dieselbe II 94.

Paris, s. Briefverkehr, Pariser Weltausstellung.

Pariser Weltausstellung von 1878, Betheiligung Deutschlands daran I 115; Inopportunität dieser Betheiligung im Hinblick auf die Stimmung der Franzosen Deutschland gegenüber II 242—244; die Erhaltung der nationalen Würde erfordert Deutschlands Zurückhaltung II 244; der Bundesrath lehnt eine Betheiligung Deutschlands an der Weltausstellung ab II 245.

Parzellirung, s. Domänen.

Patentwesen, Vorlage eines Gesetzentwurfs über dasselbe I 119.

Pensionskassen für invalide Arbeiter I 28.

Personalkredit der Grundbesitzer, s. Krieg mit Oesterreich.

Personentransport, s. Eisenbahntarifwesen.

Personenverkehr, s. Eisenbahnwesen.

Pest in Astrachan, Beschäftigung des Kaiserlichen Gesundheitsamts mit der Frage der Vorsichtsmaßregeln für Deutschland I 181.

Petersburg, St., s. Rußland.

Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter (Shawlweber), Befürwortung des Gesuchs um Gewährung eines Darlehns aus dem Allerh. Dispositionsfonds an dieselbe II 80, 81.

Petroleumsteuer, s. Zoll- u. Steuerfragen.

Petroleumzoll, s. Zoll- und Steuerreform.

Pfandbank, s. Bundes-Pfandbank.

Pfennigtarif, s. Eisenbahntarifwesen.

Pommern, s. Arbeiterfrage.

Pommersche Eisenbahnen, mangelhafte Be-

Digitized by Google

triebsführung auf denselben II 133, 134; Ausbau des Eisenbahnnetzes in Pommern II 148, 149; Vereinfachung des Betriebs auf den dortigen Bahnen II 149; Nothwendigkeit weiterer Frachtermäßigungen II 150; Unzulänglichkeit der Betriebsmittel, Mängel bei der Hinterpommerschen Eisenbahn, Loslösung von ihrer Verbindung mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn oder schärfere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts II 158, 159; der Staatszuschuß und die Zweigbahnen II 159.

Posen. Befürwortung der Anlage von Eisenbahnen in der Provinz Posen, Dringlichkeit der Maßregel im Staatsinteresse II 74.

Post- und Telegraphenverwaltung, Beschwerden derselben über die Eisenbahnen I 138, 139; Benutzung der Post zu einer Anstalt für Lebensversicherung, Altersversorgung und Sparkassen II 140.

Präzipuum, s. Oldenburg.

Presse, österreichische, s. Oesterreich-Ungarn.

Preußen, Königreich. Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags mit Frankreich II 4; Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung an die Handelsverträge vom 2. August 1862 II 5—10; Beistand Preußens im Kriegsfalle für die übrigen Bundesgenossen entscheidend und zuverlässig, der übrige unsicher II 6; die Vortheile des Bundesverhältnisses für Preußen werden überschätzt II 6, 7; Preußen überwiegend ein Ackerbau treibender Staat II 87; s. auch Branntweinsteuer, Domänen, Eisenbahnwesen, Handelsverträge, Kanalbauten, Krieg mit Oesterreich, Nord-Ostsee-Kanal, Oesterreich-Ungarn, Oldenburg, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.

Preußen, Provinz, s. Nothstand.

Preußische Bank, Verwaltung derselben I 18; Ansicht über die Zweckmäßigkeit der Erhaltung des Privilegiums derselben erfordert II 140.

Privatbahn Berlin-Frankfurt a. M., Nützlichkeit derselben II 168.

Privateisenbahn-Industrie, s. Eisenbahnwesen.

Privateisenbahnsystem, s. Eisenbahnwesen.

Privattransitlager, s. Transitlager.

Produktions- und Absatzverhältnisse der Industrie, s. Eisenbahntarifwesen.

Produktiv-Genossenschaften, s. Arbeiterfrage, Schlesische Weber.

Q.

Quittungssteuer, s. Stempelsteuern, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.

R.

Reallasten, Ablösung derselben I 9.

Real- und Personalkredit der Grundbesitzer, s. Krieg mit Oesterreich.

Rechnungshof des Deutschen Reichs, Befugnisse desselben I 119.

Reichsämter, Errichtung solcher für das Ressort des Handels, des Zollwesens und der Finanzen I 76.

Reichs-Ausgaben, s. Reichs-Einnahmen und -Ausgaben.

Reichsbeamte, s. Zoll- und Steuerreform.

Reichseinkommen, Steuerfreiheit desselben I 70.

Reichs-Einnahmen und -Ausgaben, Verwaltung derselben I 119.

Reichs-Eisenbahn-Amt, Errichtung ꝛc. desselben I 69, 70, 79; Wirksamkeit desselben I 133; Ergänzung des Gesetzes vom 27. Juni 1873, betr. die Errichtung dieses Amts II 200; s. auch Eisenbahnwesen.

Reichseisenbahnen, s. Elsaß-Lothringen.

Reichseisenbahngesetz, s. Eisenbahnwesen.

Reichseisenbahnprojekt, s. Eisenbahnwesen.

Reichs-Finanzverwaltung, s. Finanzministerium, Reichsschatzamt.

Reichskanzler-Amt, Wechsel im Präsidium II 224.

Reichskriegsschatz I 65.

Reichsschatzamt, Errichtung eines solchen I 134.

Reichsstempelabgaben, s. Stempelsteuern.

Reichssubvention, s. Gotthardbahn.

Reichsverfassung, s. Eisenbahntarifwesen, Eisenbahnwesen, Zollgebiet.

Reichszollgebiet, s. Zollgebiet.

Reisegepäck, s. Zollamtliche Revision.

Rentenbank, Annehmlichkeiten derselben I 9, 10.

Repressalien gegenüber den ihre Tarife zu Ungunsten Deutschlands erhöhenden Staaten II 203.

Retorsionszölle, s. Oesterreich-Ungarn, Rußland.

Rhederei, s. Seeschiffahrt.

Rhein, s. Schiffahrt.

Rheinische Eisenbahngesellschaft, Ablehnung von Erweiterungsprojekten derselben II 187; s. auch Eisenbahnwesen.

Rinderpest, Ausbreitung derselben in Rußland II 273.

Rothwein, Ersuchen um Erhebungen über die Fabrikation desselben in Deutschland und Anregung eines Einschreitens dagegen II 59.

Rübenzuckersteuer, Abkürzung der Kreditfristen für dieselbe II 134, 135; Kritik des hierauf gerichteten Finanzvorschlags II 135, 136; Bedürfniß einer dauernden Erhöhung der Bundeseinnahmen II 135;

Digitized by Google

Inopportunität einer Beschränkung der Kreditfristen II 136—138.
Rußland. Bemühungen um bessere Gestaltung der Handels- und Verkehrsverhältnisse an der russischen Grenze I 29; Handelsbeziehungen zu Rußland I 30, 31; Schädigung durch die fehlerhafte russische Zollpolitik und die amerikanischen Schutzzölle I 112, 113; Retorsionszölle gegenüber Rußland I 113, 114; Objekte dafür I 116, 117; Unzulässigkeit der Vermengung des politischen mit dem wirthschaftlichen Gebiete zur Erreichung von Zollkonzessionen I 114, 115; Empfehlung von Kampfzöllen gegenüber Rußland I 134; Agrarverhältnisse daselbst I 260; Regelung unserer Handelsbeziehungen und Revision des Zolltarifs II 52; Anstrebung besserer Handels- und Grenzverhältnisse mit Rußland durch Bismarck II 52; Attachirung eines Fachmannes an die Königliche Gesandtschaft in St. Petersburg II 53; Getreidepreise an den Hauptplätzen für Kornmarkt in Rußland II 303; s. auch Handelsverträge, Holz, Rinderpest, Zoll- und Steuerreform.

S.

Sachsen, Königreich. Mittheilung über die handelspolitischen Verhandlungen mit Italien II 29.
Salzsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Samoa. Abschluß eines Freundschaftsvertrags mit den Samoainseln I 258; s. auch Seehandelsgesellschaft, Südsee.
St. Pauli, s. Zollgebiet.
Schiffahrt, Besserung derselben auf Oder und Rhein II 212, 213; s. auch Donauschiffahrt.
Schiffahrtsverhältnisse, s. Harburg.
Schlachtsteuer, s. Mahl- und Schlachtsteuer.
Schlesische Weber. Eingehende Würdigung der Petition der Weber von Wüstegiersdorf im Kreise Waldenburg I 29; Unbegründetheit ihrer Klagen in Betreff der Lohnverhältnisse, Erklärung der Ursachen der niedrigeren Löhne I 29; Berechtigung von Lohnabzügen unter gewissen Umständen I 29; Analyse der ferneren Beschwerdepunkte der Arbeiter I 29; Immediatgesuch der Weber des Waldenburger Kreises um Abhülfe ihres Nothstandes II 20; Unterstützung derselben II 21; Niedersetzung einer Kommission zur Berathung der Weberverhältnisse in Schlesien und verwandter Nothstände II 22; Wahrung der amtlichen Unparteilichkeit II 22—24; werkthätiges Eintreten für die Nothleidenden II 24; Enquete über die Weberzustände II 25; Förderung der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber und Bildung einer Association derselben II 30, 31; Durchführung der letzteren bis zur vollen Selbständigkeit II 32; Entwicklung der Association durch Anschaffung neuer Webstühle II 49; Denkschrift, betr. die Lage der Weberbevölkerung II 62—65; das Staatsministerium und die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie II 63; Einwirkung des Staates auf die Arbeitslöhne II 64; Förderung von Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften II 65.
Schleswig-Holstein, s. Austernfischerei, Nord-Ostsee-Kanal, Oesterreich-Ungarn.
Schleswig-Holsteinsche Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Schneider-Association in Halle a. S., Prüfung des Gesuchs derselben um Unterstützung II 68, 69; Ablehnung des Gesuchs II 82.
Schuldhaft, s. Krieg mit Oesterreich.
Schutzzölle, s. Zoll- und Steuerreform.
— amerikanische I 112, 113.
Schweiz, s. Gotthardbahn.
Seefische, Projekt des Verkaufs auf Straßen und Plätzen in Berlin II 130.
Seefischerei, Hebung derselben II 127.
Seehandel, deutscher, s. Seeschiffahrt.
Seehandelsgesellschaft, deutsche, Unterstützung derselben I 269—272; Vorlage eines bezüglichen Gesetzentwurfs I 275; s. auch Südsee.
Seehandlung, Etat derselben I 18.
Seeschiffahrt. Versicherungswesen der deutschen Schiffahrt und des deutschen Seehandels I 63; Schutz derselben (surtaxe d'entrepôt) I 165, 212, 216, 217 und 281.
Seidenwaaren, s. Oesterreich-Ungarn.
Seuchengesetz, Reform desselben I 205, 206; Einholung des Gutachtens praktischer Landwirthe über die Seuchenordnung für den preußischen Staat II 196.
Shawlweber, s. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Silbermünzen, s. Münzwesen.
Silberverkäufe, s. Münzwesen.
Sonntagsarbeit, s. Gewerbeordnung.
Sozialdemokratie, die Umtriebe derselben eine Ursache der bestehenden geschäftlichen Krisis I 77.
Soziale Frage, Besprechung derselben mit dem Grafen Beust I 65; s. auch Arbeiterfrage, Fabrikinspektoren.
Sozialistische Arbeiterbewegung, s. Arbeiterfrage.
Sparkassen, s. Post- und Telegraphenverwaltung.

Digitized by Google

Spielkartenstempel, Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs I 127.
Staatsaufsichtsrecht über Privatbahnen, s. Eisenbahnwesen.
— über Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen Provinzen II 191, 192; Bedürfniß desselben mit Rücksicht auf die Bewirthschaftung der betreffenden Wälder II 192, 193.
Staatsbeamte, s. Zoll- und Steuerreform.
Staatseisenbahnen s. Eisenbahnwesen.
Staatsgarantie für Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Staatsministerium, abstrakte Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie desselben II 63; s. auch Arbeiterfrage.
Staatspapiergeld, unrichtiges Verfahren der Steuerämter bezüglich der Annahme desselben II 91, 92.
Staatsschulden, Deckung des Defizits durch Verminderung oder zeitweise Aufhebung der Amortisation II 129.
Statistik, Einschränkung der statistischen Erhebungen I 284, 285; Publikation derselben durch das Königlich preußische statistische Büreau II 222, 223; Erwägung, ob diese Publikationen nicht in ähnlicher Weise wie in England (Statesman's Year-Book) erfolgen können II 223; s. auch Getreideverkehr, Nutzholz, Waarenverkehr.
Stempelsteuern, Vorlage von Gesetzentwürfen, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben I 128, 274; Verhinderung Bismarcks zur Vertretung der Reichsstempelvorlage im Reichstag I 280; s. auch Spielkartenstempel, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Stettin, s. Dampferverbindung, Hamburg, Mecklenburg-Schwerin.
Steuerämter, s. Staatspapiergeld.
Steuerermäßigungen, s. Zoll- und Steuerfragen.
Steuerexekutionen, s. Zoll- und Steuerfragen.
Steuern, direkte, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Steuern, indirekte. Zug der Engländer nach Frankreich, trotz der hohen indirekten Steuern II 302; s. auch Mahl- und Schlachtsteuer, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Steuerreform, s. Zoll- und Steuerreform.
Steuerverhältnisse Englands, Auftrag zur Ausarbeitung eines Exposés hierüber I 110.
Stolp, s. Cöslin.
Strikes, Bekämpfung derselben I 68, 69.
Stuhlarbeiter-Association, s. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Subhastationen, s. Krieg mit Oesterreich.
Submissionen, s. Handwerkerstand.
Süddeutschland, s. Zoll- und Steuerfragen, Zollverein.
Südhessen, s. Frankfurter Darlehnskasse.
Südsee, Unterstützung der deutschen Handelsunternehmungen daselbst I 269; Förderung des deutschen Verkehrs daselbst II 332; s. auch Samoa, Seehandelsgesellschaft.
Surtaxe d'entrepôt, s. Seeschiffahrt.

T.

Tabaksfabrikate, s. Tabaksteuer.
Tabakmonopol I 118, 127, 131; Gutachten der Bundesregierungen über die Einführung desselben erbeten I 134; Bismarck spricht sich entschieden für die Einführung aus I 184, 204; s. auch Tabaksteuer, Zoll- und Steuerreform.
Tabaksteuer I 118; Vorlage eines Gesetzentwurfs über die Besteuerung des Tabaks I 128; Gutachten der Bundesregierungen über eine anderweite Besteuerung des Tabaks erbeten I 134; apokryphe Schreiben Bismarcks über die Tabaksbesteuerung und das Tabakmonopol I 180; Vorlage eines Gesetzes, betr. die Besteuerung des Tabaks I 215; desgl. wegen Erhebung einer Nachsteuer vom Tabak und von Tabakfabrikaten I 215; s. auch Zolltarifreform, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Tabakzoll, s. Zoll- und Steuerfragen.
— englischer, Erhebungen über denselben II 94.
Tarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Tarifreform, s. Zolltarifreform.
Transitlager für Getreide I 249—252, 261, 262—265; Gedanken über die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide, Berücksichtigung von Inowrazlaw und Breslau II 340—342.
Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Bahn II 17.
Trinkwasser, Untersuchung desselben I 122.

U.

Uebergangsabgabe, s. Essig.
Unfälle, s. Anzeigepflicht.
Ungarn, s. Oesterreich-Ungarn.
Unterelbe, s. Zollgebiet.
Unterstützungen, s. Schneider-Association.
Unterstützungswohnsitz, Abänderung und Ergänzung des Gesetzes vom 6. Juni 1870 I 126; Revision dieses Gesetzes, Beseitigung oder Abkürzung der für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebenen Frist II 254, 255; Ge-

Digitized by Google

währung der Unterstützung nicht in Geldbewilligungen II 255; Vermehrung der Arbeitshäuser II 255; Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden in Armensachen II 255.

V.

Venloer Bahn, s. Eisenbahnwesen.
Verbrauchsgegenstände, s. Nahrungsmittel.
Veredlungsverkehr, s. Oesterreich-Ungarn, Zoll- und Steuerreform.
Vereinigte Staaten von Amerika, s. Dampferverbindung.
Vereinswesen, Anregung auf Regelung bezw. Beschränkung desselben II 185.
Verkehrsverhältnisse an der russischen Grenze, s. Rußland.
Versicherungsverbände, s. Arbeiterfrage.
Versicherungswesen, Anregung der reichsgesetzlichen Regelung durch das Reichskanzler-Amt I 268; reichsgesetzliche Regelung desselben II 313; Mißstände auf dem Gebiet des Hagelversicherungswesens II 313; Machinationen vereinzelter Assekuranzen beim Eintritt eines Hagelschadens II 313, 314; Schutz der Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Versicherungsgesellschaften II 314.
Versicherungswesen der deutschen Schiffahrt, s. Seeschiffahrt.
Verstaatlichung der Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Verwaltungsbehörden, s. Unterstützungswohnsitz.
Verzehrungsgegenstände, s. Zoll- und Steuerreform.
Viehexport, s. Zoll- und Steuerreform.
Viehzölle, s. Zoll- und Steuerreform.
Volkswirthschaftliche Vereinigung, freie, vom Oktober 1878, Programm derselben I 147.
Volkswirthschaftlicher Senat, Petition auf Errichtung I 127.
Vorbereitung für den Eisenbahndienst, s. Eisenbahnwesen.
Vorschußbank, s. Berliner Vorschußbank.

W.

Waarenverkehr. Vorlage eines Gesetzentwurfs, betr. die Statistik des auswärtigen Waarenverkehrs des deutschen Zollgebiets I 107, 143.
Waldenburger Weberangelegenheit, s. Schlesische Weber.
Waldstreubenutzung I 10.
Waldungen, s. Staatsaufsichtsrecht, Zoll- und Steuerreform.
Waldwirthschaft, Schädigung durch die Differenzialtarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Weberverhältnisse in Schlesien, s. Schlesische Weber.
Wechselfähigkeit, Beschränkung derselben I 285—287.
Wechselverpflichtungen, Prolongation, s. Krieg mit Oesterreich.
Wehrpflichtige, s. Wehrsteuer.
Wehrsteuer von den nicht zum Militärdienst herangezogenen Wehrpflichtigen I 275.
Wein, s. Rothwein.
Weinzoll, s. Frankreich, Zoll- und Steuerreform.
Weltausstellung, s. Pariser Weltausstellung.
Werthpapiere, ausländische, s. Zoll- und Steuerreform.
Werthzölle, s. Handelsverträge, Zolltarifreform.
Wipper, s. Flößerei.
Wirthschaftspolitik, s. Zoll- und Steuerreform.
Witzenhausen-Groß-Almerode-Casseler Eisenbahn, Befürwortung des Ausbaues dieser Strecke II 95.
Wucher, Vorlage eines Gesetzentwurfs gegen denselben I 274.
Würzburg, s. Oesterreich-Würzburgische Bundesmajorität.

Z.

Zeitungsstempel, s. Zoll- und Steuerfragen.
Zentralisation von Bahnkomplexen, s. Eisenbahnwesen.
Zentralstelle für das Abrechnungsverfahren, s. Eisenbahntarifwesen.
Zölle, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Zollamtliche Revision des Gepäcks der Reisenden (Konflikt des Obersten von Stoffel auf dem Bahnhofe in Hamburg), Antrag auf Beseitigung der hierbei hervorgetretenen Mißstände II 139, 140.
Zollanschluß, s. Zollgebiet.
Zolleinheit, s. Zollgebiet.
Zolleinigung, s. Oesterreich-Ungarn.
Zollerhebungskosten, s. Zolltarifreform.
Zollgebiet. Schritte, um Hamburg und Bremen zum Eintritt zu bewegen I 164, 165; anderweite Regelung des Bremer Zoll- und Freihafengebiets I 217; Anfrage bei den Senaten dieser Städte wegen ihres Eintritts I 232; Herbeiführung der Einwilligung Hamburgs I 276; Einverleibung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli I 276—280; Verlangen der Zurücknahme des Gegenantrags Hamburgs in Betreff der Einverleibung der Vorstadt St. Pauli I 281; Zollanschluß Altonas und Hamburgs I 282—284; Antrag Preußens auf Einverleibung der unteren Elbe und Be-

Digitized by Google

schlußfassung des Bundesraths I 285; Pflicht zur Erstrebung des Zollanschlusses der Hansestädte I 287; die Freihafenstellung der Hansestädte eine vorübergehende I 287; Anschluß von Bremen und Hamburg an das deutsche Zoll- und Handelsgebiet in Anregung gebracht II 311; Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet II 326; die Elbschiffahrtsakte und die verfassungsmäßig garantirte Zolleinheit des Reichs II 326, 327; die Aenderung der Zollgrenze an der Unterelbe II 327; Modalitäten hierfür II 327, 328; Begrenzung des Hamburgischen Freihafens II 328; Argumente für den preußischerseits an den Bundesrath gestellten Antrag II 328–330; der Art. 34 der Reichsverfassung II 330, 334; der Reichstag und die in der Sache gestellten Interpellationen II 331, 332; s. auch Waarenverkehr.

Zollgesetzgebung, s. Zoll- und Steuerreform.

Zollgrenze, s. Zollgebiet.

Zollkartell, s. Oesterreich-Ungarn.

Zollordnung, s. Zolltarifreform.

Zollparlament, Verhandlungen mit den süddeutschen Regierungen I 58; s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zollverein.

Zolltarif, s. Zolltarifreform.

Zolltarif-Kommission, s. Zolltarifreform.

Zolltarifreform. Schreiben an den Reichstagsabg. Freiherrn von Varnbüler I 147, 148; Benachrichtigung der Bundesregierungen von der beabsichtigten Revision des Zolltarifs I 148; Förderung der Zolltarifreform durch Bismarck I 151—160; Einsetzung einer entsprechenden Kommission I 170; Ziele der Tarifreform I 171—177; Ernennung von Mitgliedern der Zolltarif-Kommission I 178; Konferenz mit dem Freiherrn von Varnbüler und dem Geheimrath Liedemann über die Aufgaben der Zolltarifkommission I 180; Berathung mit dem Freiherrn von Varnbüler I 184; Uebersendung des neuen Zolltarifs und der Motive an den Reichstag I 212, 213; Bestrebungen auf Verbesserungen des Zolltarifs I 215; Mittheilung an die Aeltesten der Kaufmannschaft in Magdeburg, betr. die Durchführung der Tarifreform I 216; Vorlage eines Gesetzentwurfs, betr. die vorläufige Einführung von Aenderungen des Zolltarifs I 231; Bismarck präsidirt einer dreistündigen Sitzung des Bundesraths, behufs Stellungnahme zu den Beschlüssen des Reichstags in Bezug auf den Zolltarif I 261; Gesetz vom 15. Juli 1879, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets und den Ertrag der Zölle und der Tabaksteuer I 267; Vereinfachung des Zolltarifs und Revision der Zollordnung II 104; Vorarbeiten für die Revision des Zolltarifs II 287; Einwendungen gegen Schutzzölle II 287, 288; Befürwortung von Werthzöllen für alle die Grenzen überschreitenden Gegenstände II 288; Vortheile eines solchen Finanzzollsystems II 288, 289; den Zoll trägt das Ausland II 289, 290; die Zollerhebungskosten II 290; Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs II 293, 294; Randbemerkungen zu dem Erwiderungsschreiben der Bundesregierungen, betr. die Revision des Zolltarifs II 296, 297; die geschäftliche Behandlung der Zolltarifvorlage II 301; Verbindung der Finanz- und Schutzzollvorlage II 301; Vorbereitungen für die Tarifreform II 303; Mittheilung des Gesetzentwurfs, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, an die Bundesregierungen II 309; s. auch Landwirthschaft, Oesterreich-Ungarn, Rußland.

Zoll- und Handelsverein, s. Oesterreich-Ungarn, Zollverein.

Zoll- und Handelsverträge, s. Handelsverträge.

Zoll- und Steuerfragen. Einkommensteuer, Höhe ihres Prozentsatzes I 12; Warnung vor einer abschüssigen Finanzpolitik I 12; Grundsteuer, Natur derselben I 13, 14; Einführung derselben mit dem Korrelat einer Kapitalsteuer I 14; Ungleichheit der Besteuerung des beweglichen und unbeweglichen Vermögens I 14, 15; Aufhebung der Grundsteuerbefreiung und die damit zu verbindende Ausgleichung der Steuern I 15; Handels- und Zollpolitik Bismarcks im freihändlerischen Sinne vom Jahre 1868—1873 I 38 ff.; Branntweinsteuer I 59; Empfehlung der Börsen-, Braumalz- und Leuchtgassteuer I 59; Vorzüge der indirekten Steuern I 60, 61; Steuer auf Brot und Salz I 60; Grundlagen einer rationellen Steuer I 60, 61; Stempel- und Quittungssteuer I 61; Nachtheil der Einführung indirekter Steuern blos für Preußen I 61; die Grundsteuer kein Objekt für Steuerzuschläge I 61; Empfehlung von Finanzzöllen, die besten Unterlagen derselben, darunter Petroleum I 61—63; Beseitigung bezw. Verminderung der Matrikularbeiträge I 67, 68, 71; Hinweis auf die Steuern von Salz, Tabak, Petroleum, Brot und Fleisch I 68; Bevorzugung der indirekten Steuern I 72;

Digitized by Google

auf Beibehaltung der bisherigen Schutzzölle bezw. auf Wiederherstellung höherer oder Erhöhung der gegenwärtigen I 171 bis 177; Berechtigung der Schutzzölle in Deutschland I 178; Ziele der Zollreform I 181, 182; Verurtheilung des einseitigen Freihandelssystems I 201; Höhe der Getreidezölle I 202; Klagen über Besteuerung des armen Mannes I 202; Branntwein- und Tabackbesteuerung I 202; Viehzoll I 202; Schutzzoll gegenüber Amerika I 203; das Projekt der Einführung von Finanzzöllen I 204; Einführung landwirthschaftlicher Zölle I 211; Unterredung mit dem Abg. Dr. Windthorst in Betreff der Zoll- und Steuerfrage I 211; Bismarck präsidirt einer mehr als dreistündigen Sitzung des Bundesraths zur Erledigung der Zollvorlage I 212; Vorlage eines Gesetzentwurfs wegen Erhebung der Brausteuer und eines Gesetzentwurfs, betreffend die Erhöhung der Brausteuer I 213, 272; die Getreidezölle und erforderliche Unterstützung durch die Landwirthschaft bei Verbesserungen des Zolltarifs I 213—215; das Bedürfniß einer Finanzreform in Deutschland I 217; Ruhen der finanziellen Gesetzgebung seit 1824 I 217, 218; Abschaffung der Matrikularbeiträge I 218, 219; Lob der indirekten Steuern I 219; Ueberweisung der Grund- und der Gebäudesteuer an die Provinzen, Kreise und Gemeinden I 219; Aufhebung der Klassensteuer I 219, 220; Reform der Einkommensteuer I 220, 221; die steuerliche Prägravirung des unbeweglichen Besitzes I 221—223, 233—236; Verlangen nach Schutzzoll I 224—227; Vertretung der Landwirthschaft und des Grundbesitzes I 228, 229; Besteuerung von Gewerbebetrieben mit 40 pCt. und darüber I 229; Vergleich des neuen Tarifs mit dem von 1818 I 229, 230; Festhalten an dem Gesammtprogramm I 231; der Werth niederer Getreidepreise I 232, 233; Einfluß des Zolls auf die Getreidepreise I 236, 237; Sicherung des deutschen Marktes für die deutsche Landwirthschaft I 237, 238; die aufgespeicherte Mehlmasse und der kleine Mühlenbetrieb I 238, 239; Zusammenhang der Korn- und Brotpreise I 239, 240; die Zukunft der deutschen Ostseehäfen I 240—242; das handelspolitische Verhältniß zwischen Preußen und Russisch-Polen 1823 und 1825 I 242; Maßregeln zu Gunsten des transitirenden Getreides I 242, 243; der Getreidezoll ein Ordnungszoll I 244; Viehzölle I 244; die jährliche Getreideeinfuhr übersteigt den Bedarf I 244—248; Mängel der Stempelgesetzgebung ungünstig für die Landwirthschaft I 248; die Transitfreiheit und das Zollgesetz von 1869 I 249—251; keine Besorgniß vor Libau I 251; Berücksichtigung der finanziellen Seite bei dem Transit und dem Zollersatz I 252; vertrauliche Bemerkungen über die Schutzzollpolitik Deutschlands zu dem Kongreßpräsidenten Wm. D. Kelley von Pennsylvanien I 260; Anforderungen an die Zollpolitik I 260; Ueberweisung eines gewissen Betrags aus den Zoll- und Tabackeinnahmen an die Einzelstaaten I 265—267; Anerkennung der neuen Wirthschaftspolitik durch die Gemeinde Essen 267; Aufschiebung der Aufhebung der Eisenzölle II 238; Aussichtslosigkeit der Unterhandlungen mit Oesterreich II 238; Beseitigung der Benachtheiligung der deutschen Industrie nur von Zollrepressalien zu erwarten II 239; Beseitigung der beim Veredlungsverkehr stattfindenden Schädigungen der deutschen Industrie II 241; der Schutz der deutschen Interessen ist ausschließlich in den deutschen Zolleinrichtungen zu suchen II 241; Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und Luxusgegenstände 242; Benachtheiligung Deutschlands durch die Ausführung der Handelsverträge und Zollmaßregeln im Auslande II 246, 247; Sicherung der Freiheit der deutschen Zollgesetzgebung II 247; Verminderung der Matrikularbeiträge mittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs II 248, 249; Befürwortung indirekter Steuern auf die in Massen verzehrten, entbehrlichen Verzehrungsgegenstände II 249, 250; Einführung einer Reichsstempelabgabe II 250; Schutz der deutschen Industrie gegen Benachtheiligung durch fremde Zoll- und Steuereinrichtungen II 250, 251; Aenderung der Normirung der Ausfuhrvergütungen II 251; vorläufige Erhöhung gewisser bestehender Steuern II 251; kommissarische Berathung des Reformpians II 251; Aufbringung der Gemeindeabgaben, die Besteuerung zinstragender Papiere, Heranziehung der Waldungen, Besteuerung der Reichs- und Staatsbeamten II 267; Vorbereitung zu einer Revision des Zolltarifs, Einführung eines Kontrolzolls auf gewisse Viehgattungen im Interesse des deutschen Vieherports II 272; Einziehung von Erkundigungen über die Biersteuer in Bayern II 274; Bericht über die amerikanische Tabacksteuer erfordert II 275; Besteuerung bezw. Monopolisirung des Tabacks II 275, 276;

Digitized by Google

das Ziel der Steuerreform eine Vermehrung der indirekten Steuern II 276; höhere Zölle auf Kaffee, Petroleum und Bier II 276; die Haltung des Reichstags gegenüber der Tabaksteuervorlage II 276, 277; statistische Erhebungen über die geeignete Tabaksbesteuerung II 277; Feststellung der Ansichten der Bundesregierungen hierüber II 277; die Steuerreform und die Heidelberger Ministerkonferenz II 280, 281; Antrag auf Vermehrung der indirekten Steuern des Reichs II 280; Nothwendigkeit einer Berathung der in Betracht kommenden Einzelfragen II 281; Zeit und Ort der Konferenz II 281; Durchführung der Zoll- u. Steuerreform II 290—293; eine Reichssteuer auf Leuchtgas erscheint nicht opportun II 311; das Gesetzprojekt einer Börsensteuer mit der Ausdehnung auf eine ergiebige Quittungssteuer ist weiter zu verfolgen II 312; Heranziehung der ausländischen Werthpapiere zur Steuer II 312; Projekt einer Inseratensteuer, Rechtfertigung einer solchen, vorbereitende Maßregeln zu ihrer Einführung II 312; Vorbereitung von Kampfzöllen gegen die Deutschlands Export schädigenden Länder II 322; statistische Erhebungen zur Vorbereitung von Kampfzöllen und Transitfreiheitsbeschränkungen als Mittel zu annehmbaren Handelsverträgen II 323, 324; Erhöhung der Reichsstempelabgabe für ausländische Papiere II 324; die Beseitigung der bedrückenden Höhe des Immobiliarstempels ist nicht von der Reichs-, sondern von der Landesgesetzgebung zu erwarten II 324, 325; Rückgang der Klassensteuer II 333; das Schwinden der Wohlhabenheit, eine Folge der Freihandelspolitik II 333, 334; Inangriffnahme eines Gesetzes über die Verwendung von Ueberschüssen aus den Reichseinnahmen II 334; die Steigerung der Einnahmen aus der Einkommensteuer und die fiskalische Veranlagung derselben II 335, 336; Inangriffnahme der Steuerreform II 336; Festhalten an der Zolltarifpolitik II 336, 337; Begriff des Transit und Opportunität einer Besteuerung desselben durch Abänderungen des Zollgesetzes II 338, 339; die damit erreichten handelspolitischen Vortheile II 339; Erhöhung der Einfuhrzölle gegenüber Rußland und Amerika II 339; Begünstigung Oesterreichs II 339, 340; Zielpunkte für die Steuerreform in Preußen II 342; doppelte Besteuerung des Einkommens aus der Landwirthschaft II 342, 343; Schwierigkeiten bei Durchführung der Reform II 343; politische Rückwirkungen II 343; Stellungnahme zu den Beschlüssen der Coburger Ministerkonferenzen II 343, 344; Erhöhung der Branntwein- und Zuckersteuer II 344; Mahnung zur Sparsamkeit II 344; s. auch Ausgleichungsabgaben, Biersteuer, süddeutsche, Eisenzölle, Holz, Mahlsteuer, Mahl- und Schlachtsteuer, Rübenzuckersteuer, Spielkartenstempel, Stempelsteuern, Tabackmonopol, Tabacksteuer, Wehrsteuer, Zoll- und Steuerfragen.

Zollunion zwischen Deutschland und Oesterreich, s. Oesterreich-Ungarn.

Zollverein, Eintreten für die Reorganisation desselben I 58; Reformbedürftigkeit desselben II 3, 8; Regelung der Zoll- und Handelsverhältnisse zwischen dem Norddeutschen Bund und Süddeutschland II 95, 96; Antrag auf Bildung eines Zollparlaments II 96; Stellung Bayerns zu demselben II 97; Verbleib Luxemburgs im Zollverein II 97; Zurückweisung französischer Zumuthungen auf Aenderung dieses Verhältnisses II 98; s. auch Mecklenburg-Schwerin, Oesterreich-Ungarn, Oldenburg.

— mitteleuropäischer, Projekt der Begründung eines solchen II 282.

Zuckersteuer, s. Zoll- und Steuerreform.

Zünfte, s. Innungswesen.

Zunftzwang, s. Innungswesen.

Zweigbahnen, s. Eisenbahnwesen.

Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Berlin.

Digitized by Google

Druckfehlerberichtigung.

		muß es heißen:
Seite	109, Zeile 15 von oben	„ausgetauscht“,
„	118, Ueberschrift von Urk. 74 vom 7. August (statt 1888)	„1868“,
„	124, Zeile 17 von oben	„unterzeichnete“,
„	148, „ 16 „ „	„à fonds perdu“.
„	152, „ 2 „ „	„Stolberg“,
„	190, „ 7 „ „	„Lothar“,
„	270, „ 6 „ unten	„Richtreise“,
„	273, „ 10 „ oben	„Paraphirung“.

Bitte umzuwenden!

Digitized by Google

Im Verlage von **Paul Hennig, Berlin W. 57,** sind ferner erschienen und durch jede Buchhandlung sowie direkt und franko gegen vorherige Einsendung des Betrages (auch in Briefmarken) von der Verlagshandlung zu beziehen:

In gleicher Ausstattung wie die „Aktenstücke zur Wirthschaftspolitik des Fürsten Bismarck":

Fürst Bismarck als Volkswirth.

Von

Heinrich von Poschinger.

I. Band: 1847—1880. M. 10,—; in Halblederband M. 12,50.

Die Fülle des im Werke verarbeiteten Materials ist aus dem gemeinsamen Sachverzeichniß der beiden Parallelwerke ersichtlich, welches den „Aktenstücken" angefügt ist.

Band II wird im Herbst 1890 erscheinen.

Bismarckbriefe.

Neue Folge I. und II. Band.

Ein Blüthenstrauß bisher nicht gesammelter, zum Theil überhaupt nirgends veröffentlichter geistvoller Auslassungen Bismarcks, welche, soweit dieselben an Freunde und Bekannte gerichtet sind, den Reiz des genial ungezwungenen Ausdrucks haben, durchweg aber für Herren und Damen von hohem Interesse sind.

Elegant ausgestattet Preis M. 2,50 geheftet; M. 3,— gebunden.

In Berlin zu Hause.

Ein Führer für Einheimische und Fremde.

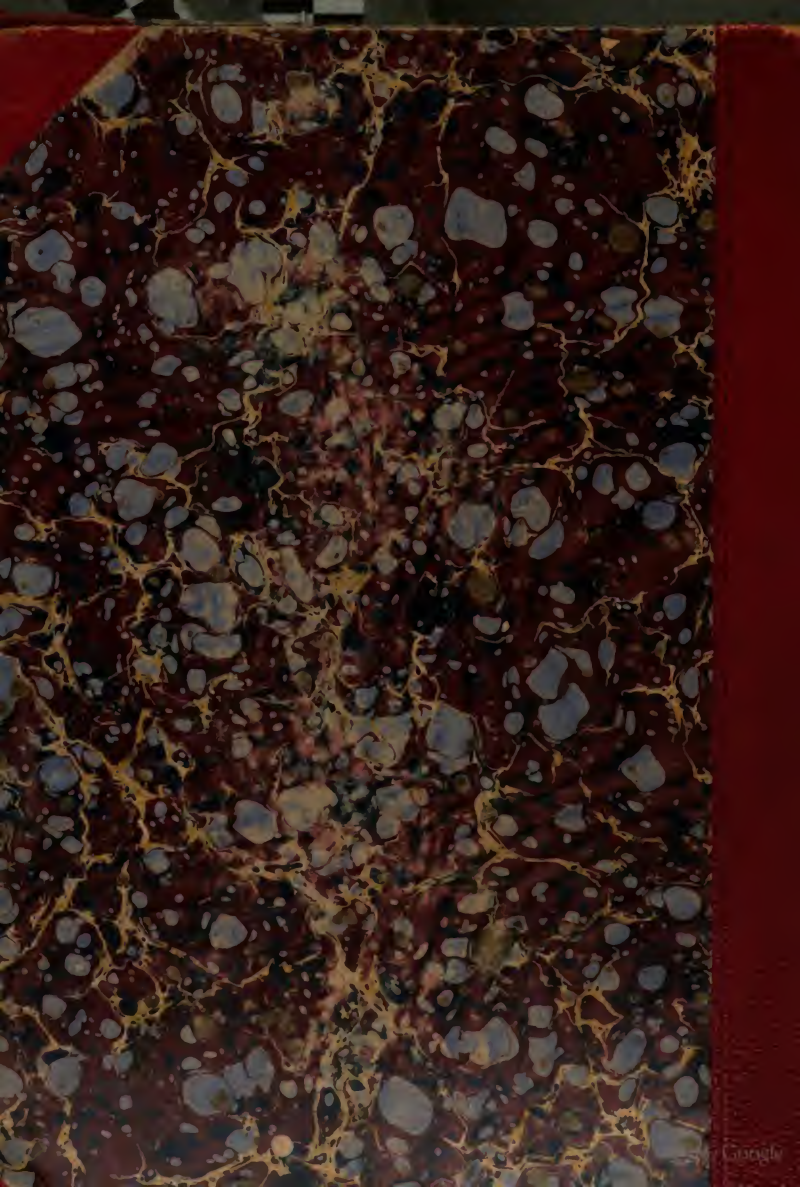
8 Auflagen in drei Jahren.

— Preis gebunden 1 Mark. —

In alphabetischer Anordnung nach Straßen finden sich in dem elegant ausgestatteten Buche neben den Sehenswürdigkeiten auch die Wohnstätten berühmter Persönlichkeiten Berlins, sowie zahlreiche Notizen zur Geschichte Berlins und Deutschlands. Die Erinnerungsstätten berühmter Persönlichkeiten sind dem alphabetischen Theil des Buches ebenfalls eingereiht. Es ist ein Vademecum auf der Reise durch die Stadt ebenso wie eine angenehme Lektüre für den Salon. Die Pläne der hervorragendsten Theater Berlins sind übersichtlich gezeichnet beigegeben, desgleichen ein deutlicher Stadtplan, welcher jede Hausnummer leicht finden läßt.

Erscheint jedes Jahr in neuer Bearbeitung, im Sommer 1890 in noch eleganterer Ausstattung als bisher und mit 12 Theaterplänen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google